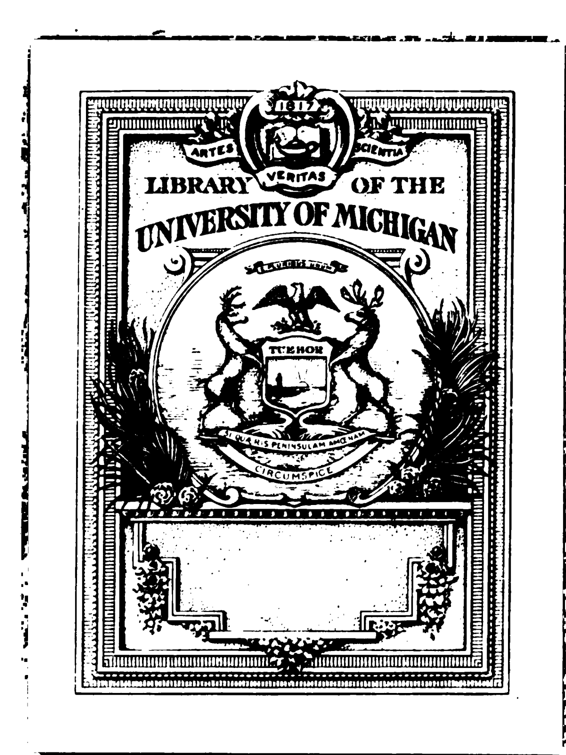
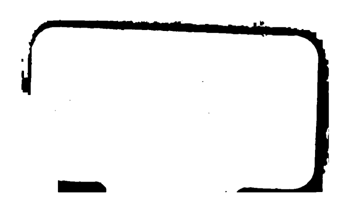
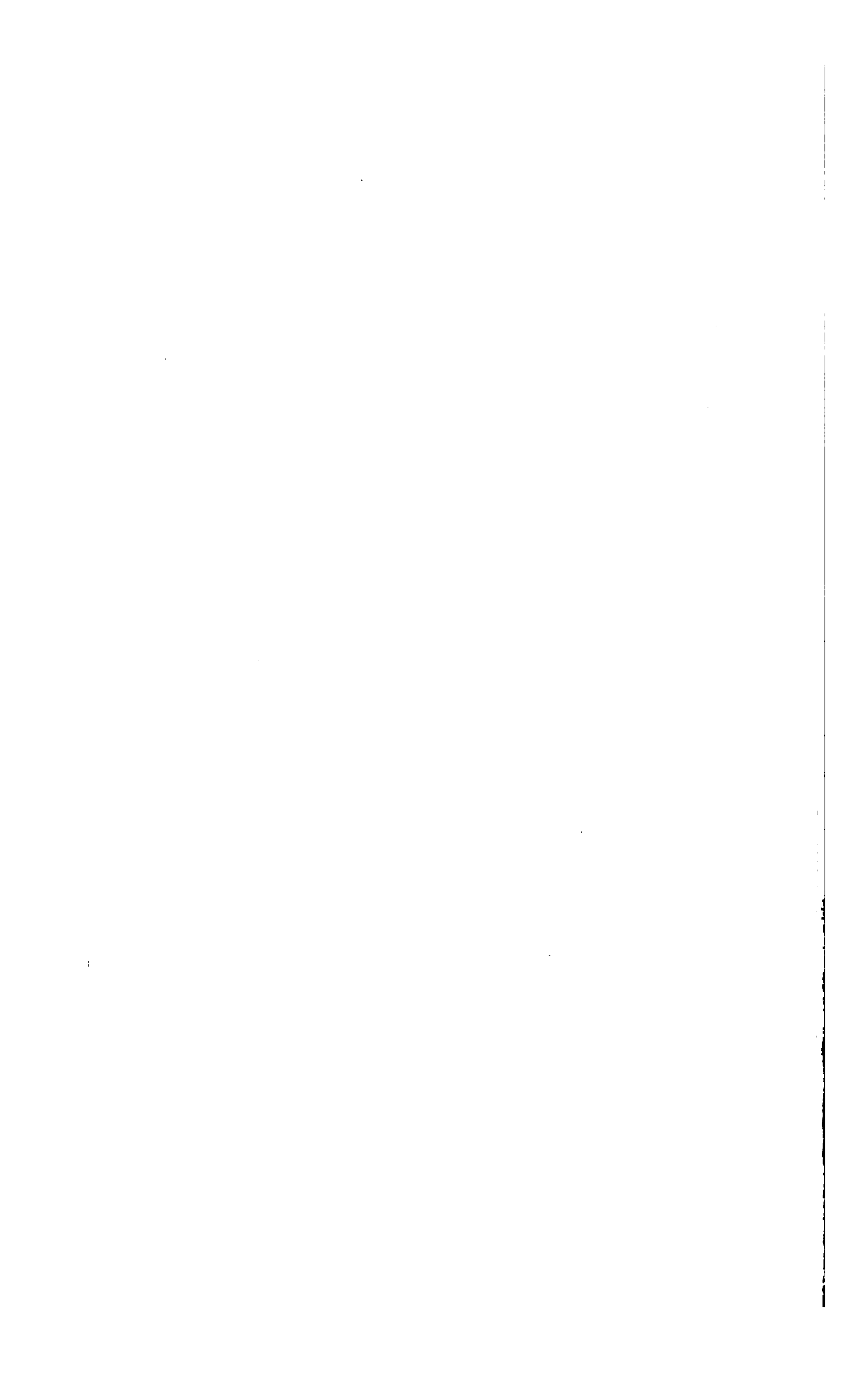


1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE







Das

Gesetz der Bevölkerung

und die Eisenbahnen.

Eine volkswirthschaftliche und statistische Untersuchung

geführt

auf dem Terrain der Vereinigten Staaten von Nordamerika

und als Vorbild deutscher Verhältnisse

volkswirthschaftlich verwerthet

mit Berücksichtigung und statistischem Nachweis des besonderen Charakters der Industrie und des Handels der einzelnen Staaten sowohl, wie der gesammten Union vom Jahre 1790—1860.

Von

Dr. Georg Eduard Wiss,

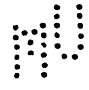
Vormaligem Consul der Vereinigten Staaten in Rotterdam.

Mit einer Uebersichtskarte von Nordamerika.

BERLIN.

Verlag von F. A. Herbig.

1867.



Die Musse, die mir in meiner Stellung als Consul der Vereinigten Staaten mehr gewährt war, als in meinem früheren, jetzt wieder aufgenommenen Beruf, und das reiche statistische Material, das mir zu Gebote stand, haben mich bewogen, eine Aufgabe in Angriff zu nehmen, die schon längst mein Denken beschäftigte, die bald näher, bald entfernter, bald klarer, bald dunkler erscheinend immer wieder durch neue Thatsachen beleuchtet wurde. Der technische Fortschritt, der in den Eisenbahnen ein neues und rascheres Verkehrsmittel schuf, hat ungeheure Massen in Bewegung gesetzt, Werthschaffende und Werthe, Menschen und Waaren. Aber es ist nicht blos dies Anschwellen des Verkehrs, was uns in Erstaunen setzt; es ist nicht ein chaotisches Heer von Kräften, die losgelöst im Sturme treiben

„und ruhig bleibt am Ende Meer und Land."

Es ist die grosse Wirkung dieses Verkehrsmittels auf unser ganzes wirthschaftliches Leben. Wie Crystalle schiessen um die grossen Städte neue Gürtel an, Städte werden Riesenstädte, Landflecken Städte, Dörfer Landstädtchen; die Industrie nimmt einen ungeahnten Aufschwung. Die Bevölkerung strömt vom Lande zur Stadt; von der Seestadt, wo die Meereswelle an die Dämme schlägt, bis ins fernste Gebirgsthal rauchen die Schornsteine, pochen die Hämmer — wir würden die Einleitung zum Buche erweitern, wollten wir alle diese Veränderungen beschreiben, die wie ein Zauber über die Welt gekommen sind.

Aber, fragen wir, hat der forschende Menschengeist, der seine Kraft am Grössten und am Kleinsten erprobt, der die Bewegung und Entwickelungsgesetze der Sterne und die Lebensgesetze der Eintagsfliege, die im Sonnenschein tanzt, der Monade, die im Wasser schwimmt, beobachtet, misst und berechnet, hat er sich Rechenschaft gegeben vom Gesetze dieser Bewegung, hat er sich gefragt, welche Veränderungen aller Werthe damit erzeugt werden? Nichts von alle dem. Die Wissenschaft, die dem Seefahrer Compass und Sextanten in die Hand gab, hat Tausende von Jahren vorher begonnen; ihre Geburtsstätte war in den Ebenen Arabiens unter dem sternenbesäeten, schwarzen südlichen Himmel. Das Licht, das auf dem Leuchtthurm dem verschlagenen Schiffe den Weg zeigt, ist Jahrhunderte vorher in seinen Phänomenen beobachtet, auf seine Gesetze geprüft worden, ehe es zur praktischen Anwendung gekommen. Die junge Wissenschaft, die Volkswirthschaft allein wurde von Thatsachen überholt, die sie nicht geschaffen, deren Bewegungsgesetze zu erkennen ihre Aufgabe ist.

Es war die an anderen Wissenschaften in Tausenden geübte Denkkraft, die Tüchtigkeit des grossen produktiven Werkzeugs, des Gehirns, was bewirkte, dass die junge Wissenschaft so rasch ausgebaut wurde. Aber ehe die immer breiter und tiefer gehende Arbeit dahin kommen konnte, das grosse Gesetz Adam Smiths, des Vaters dieser Wissenschaft, die Capital und Cultur schaffende Arbeitstheilung in allen Zweigen menschlichen Verkehrs zu verfolgen, wird das ganze grosse Bild dieses Verkehrs durch ein neues grosses Verkehrsmittel kaleidoscopisch umgewandelt und verrückt. Die Gesetze bleiben dieselben; aber die Wege der Untersuchung führen zu andern ungewohnten Gegenden.

Kann uns die Geschichte, die grosse Lehrerin, keine Aufklärung geben? Sie lehrt uns die Thaten grosser gewaltsamer Geschlechter, die Blüthe und den Sturz grosser Reiche, das Aufbauen und Zerstören von Städten, die hohe Cultur und die

Entartung und Verwilderung ganzer Generationen. Da scheint Alles Willkür und das Leben und der Verkehr der Menschen, und die Gestaltung von Stadt und Land scheinen nur Folgen dieser Willkür mächtiger Einzelner; und der Dichter ruft dem Tyrannen trotzig zu

„Ist die Erde denn, auf der wir schleichen,
Nur ein Spiel für Dich und Deinesgleichen?"

Ueberlassen wir es dem Geschichtsforscher, das waltende Naturgesetz in den verwirrenden Thatsachen, den „ruhenden Pol in der Erscheinungen Flucht" zu suchen. Eine Culturgeschichte im Sinne der Volkswirthschaft ist ein unbegonnenes Riesenwerk kommender Jahrhunderte. Aber es muss gebaut werden. Denn für jede Frage der Zeit müssen wir zurückgreifen und mühsam die Bausteine derselben suchen, die Wurzeln heutiger Dinge.

Wir sehen auch in alter Zeit ein rasches Emporblühen grosser Städte und Bewegungen im Bevölkerungsgesetze, die wir nicht blos auf die Revolutionen der politischen Geschichte zurückführen können. Auch hier sind es die Verkehrswege, welche Zeit und Transportkosten für den menschlichen Verkehr vermindern, die länderverbindende Wasserstrasse grosser Flüsse und des Meeres, die römische Militärstrasse, die mit den Adlern der Legionen den römischen Pflug und die Feldwirthschaft und die städtische Cultur der Römer zu unsern Vorvätern bringt; dann die grosse Handelsstrasse, die von der Adria bis zum Belt reichte und die Waaren der weltbeherrschenden Hansa führte. Aber die grossen zerstörenden Kriege, die gewaltsam veränderten Wohnsitze der Menschen, der tausendfache Eingriff politischer Willkür in die volkswirthschaftliche Freiheit unterbricht alle Bahnen, und wirft sie durcheinander, auf denen man die Wirkungen solcher Verkehrswege auf das Gesetz der Bevölkerung finden könnte, ganz abgesehen davon, dass nur einzeln stehende Zahlen, und diese von grauenhafter Unsicherheit, schwache statistische Anhaltspunkte geben.

Dies ist nicht das Einzige. Es ist heute noch das Recht jedes Menschen, seine Kräfte frei zu verwerthen, seinen Wohnsitz nach Bedürfniss, nach Kraft und Kapitalbesitz frei zu wählen, in Europa so wenig anerkannt, es sind die Richtungen der Strömungen von Land zur Stadt, von Land zu Land noch so vielfach von politischen Ursachen bedingt und beeinflusst, dass es schwierig ist, das Bewegungsgesetz der Bevölkerung zu verfolgen wie es als Resultate freiwirkender volkswirthschaftlicher Faktoren wirkt und arbeitet. Und doch ist es dies recht eigentlich, was wir wollen. Das Verhältniss der Geburten zu den Todesfällen und dessen gesetzliche Beziehung zum mittleren Lebensalter; in letzter Instanz aber die Prozente der Volksvermehrung in bestimmten Zeiträumen sind die sicheren Gradmesser menschlichen Gedeihens oder Verkommens im Grossen und Ganzen, da Alles, was den Reichthum und die Güte der Produktion, was die Freiheit und Sicherheit des Verkehrs fördert, neue Menschengeschlechter, neue und immer reicher schaffende und leitende Kräfte der Produktion schafft, und in den Bevölkerungszahlen wieder zu Tage tritt.

Weiterhin, jede veränderte Richtung, welche die Produktion und der Verkehr in ihren Strömungen und Bewegungen zwischen Stadt und Land erhalten, wird an den Prozentzahlen der Volksvermehrung von Stadt und Land gesondert in bestimmten Zeiträumen zu Tage treten.

Ist dies blos eine Aufgabe, die den Denker zur Erforschung neuer Gesetze, zur Prüfung der erkannten in ihren Wirkungen reizt? Gewiss nicht. Jeder, der Werthe im Vorrath besitzt, jeder Besitzende und Capitalist, jeder vor Allen, der eine Scholle dieser Erde sein eigen nennt, mag sich umsehen, ob es ihm, wie dem Köhler im Märchen geht, dass sich sein Gold in Kohlen verwandelt, oder ob er seine Kohlen in der nächsten Esse in Gold verwandeln kann.

Wir haben versucht, unserer Aufgabe auf dem Boden der Vereinigten Staaten näher zu treten. Vom Jahre 1790 bis zum

Jahre 1860 war hier innerhalb dieses grossen Gebietes für die volle und ungehinderte Wirkung volkswirthschaftlicher Gesetze freie Bahn. Der Census gab werthvolles statistisches Material. Leider läuft mit diesem keine Statistik der Industrie parallel, wenigstens beginnt ihr Erscheinen erst in den letzten Jahrzehnten. So fehlte uns für die früheren eisenbahnlosen Zeiten ein wichtiges Mittelglied.

Aber dennoch, das Vorhandene war reich an Anhaltspunkten. Eine Menge Material aus offiziellen Quellen konnte zur Verbindung der Lücken, zur Aufstellung fruchtbarer Vergleichung verwandt werden.

Bei Findung neuer Gesetze, bei Bewältigung neuen Stoffes werden wir bescheiden vor das Forum der exacten Wissenschaft treten und um Nachsicht bitten müssen. Wir laden den Leser zu einer wissenschaftlichen Rundreise ein, wir bitten ihn mit uns zu suchen. Ob wir das versprochene Ziel, unsere Frage zu lösen, erreichen werden? — In jedem Falle werden, die Erfahrungen der Reise lohnend sein. Es wird vor den Blicken des Lesers eine Reihe von Culturbildern aufgerollt werden von volkreichen Staaten, im Laufe eines halben Jahrhunderts entstanden, und mit einer Raschheit wachsend, wie sie die alte Geschichte nicht kennt — die Bildungsgeschichte einer neuen Welt, welche auf einem Continente in acht bis neun Jahrzehnten die ganze Culturgeschichte der Menschheit wiederspiegelt.

Inhalt.

Es hat wohl kein Land der Erde durch die staunenswerthe, gleichlaufende Zunahme der Bevölkerung und des Volkswohlstandes die Theorie von Malthus so glänzend widerlegt, als die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Hat die Wissenschaft an der Hand der Statistik aller industriellen Länder ihr Dogma gestürzt, so ist die Wirklichkeit noch einen Schritt weiter gegangen und hat kraft der Maschine gerade das Gegentheil zur Wahrheit gemacht. Das grosse Princip der Theilung der Arbeit, das in der Maschine verkörpert ist, sichert der Menschheit eine so reichhaltige Gütererzeugung, dass diese der blossen Erhaltung der zunehmenden Bevölkerung weit vorauseilt, allgemeinen Wohlstand, Vorrath, und so mittelbar auch ethisches und geistiges Capital hervorbringt. Die Behauptung Malthus' dass die Zunahme des Ernährungscapitals hinter der Zunahme der Bevölkerung zurückbleibe, hatte wie ein banger Traum die denkende Welt erschüttert. Wie nach Bocaccio der „schwarze Tod“, jene furchtbare Pest, die in Italien wüthete, die wohlhabenden Klassen nach wohlbegründeten Gesetzen der Seele dazu brachte, aller Arbeit Valet zu sagen und blos im Sinnengenuss den Augenblick auszukosten und die armen Klassen zu Raub und Plünderung trieb, so hatte die Herrschaft jener Theorie das Gewissen und die Verantwortlichkeit der Staatsmänner für das Unheil, das sie durch verderbliche Handels- und Steuer-Gesetze anrichten, eingelullt. „Nach uns kommt die Sündfluth.“ „Was wir auch thun oder lassen, gleich Wölfen folgt der Hunger den Geleisen der Menschheit.“ „Rette sich, wer kann.“ Das mögen die Monologe gewesen sein, mit denen sie sich vor sich selbst gerechtfertigt haben. Jener bange Traum und diese Weisheit der Verzweiflung sind vor dem

Licht der Wissenschaft verschwunden. Ja, im Angesicht der Thatsachen, dass kaum ein Drittel der bewohnbaren Erde bebaut, und dass selbst dieses Drittel bei intelligenter Ackerbauarbeit eines zehn- und zwanzigfachen höheren Ertrages fähig ist, als es jetzt liefert, fällt die Besorgniss einer allzugrossen Vermehrung der Bevölkerung hinweg, ja man muss für viele Tausende von Jahren deren Zunahme wünschen; man kann den Satz aufstellen der auf den ersten Blick einem Widerspruch ähnlich sieht. Je mehr Bevölkerung, desto weniger Uebervölkerung.

Wenn man nur begreift, dass im volkswirthschaftlichen Sinne gesprochen, Uebervölkerung nicht das Verhältniss der Zahl zum Areal, sondern dasselbe zur Ernährungsfähigkeit, zur Möglichkeit guter wirthschaftlicher Existenz bedeutet, so ist der Beweis für diesen Satz bei der oberflächlichsten Betrachtung in die Augen fallend.

In Russland und in der Türkei, in Ungarn und in den Indianerterritorien der Vereinigten Staaten, Ländern wo im Verhältniss zum ungeheuern Flächeninhalt grossentheils fruchtbaren Bodens die geringste Zahl der Bevölkerung anzutreffen ist, lebt die Mehrzahl schlecht, stirbt die Hälfte der Kinder, rafft oft Hungersnoth Tausende, ja ganze Stämme hinweg, während in den mit Bevölkerung überfüllten industriellen Ländern, wie Deutschland, England, Belgien u. s. f. Hungersnoth eine unbekannte, nur lokale und deshalb zu beherrschende Erscheinung geworden ist, allgemeine Wohlhabenheit und die geringste Sterblichkeit herrscht.

Wir wollen daher im geraden Gegensatz die Vermehrung der Bevölkerung auf's Höchste wünschen, und Alles begrüssen, was sie fördert, also vor Allem die Maschinen und deren Königin, die Locomotive, mit ihren Unterthanen, den Eisenbahnschienen; wir begrüssen aber die Volksvermehrung nicht an sich, oder aus Gründen, wie die früheren Fürsten, die sich viele Soldaten davon versprachen, sondern weil sie da, wo sie natürlich und freiwillig eintritt — nicht wie bei der Sklaverei, wo Menschen wie Vieh gezüchtet werden — immer ein Zeichen vermehrter Produktion, höherer volkswirthschaftlicher Entwicklung, ja damit ein Merkzeichen höherer Civilisation ist. Dies haben wir aber eben für unsern Fall nachzuweisen.

Es war das Verdienst Say's, es als positives Gesetz ausgesprochen zu haben, dass die Vermehrung der Bevölkerung mit

der Vermehrung der Produktion in geradem Verhältnisse steht; er wies darauf hin, dass weder die Verehrung der Fruchtbarkeit, wie sie bei den alten Juden galt, noch die unzähligen Gesetze und Verordnungen, welche römische Gesetzgeber aufstellten, noch die Prämien Ludwig's XIV. in Form von Gehalten für Eltern von zehn bis zwölf Kindern, — alles Versuche die Ehen und die Lust, Kinder zu zeugen, zu ermuthigen, — irgend etwas Nennenswerthes gefruchtet hätten, und zeigte, dass Ueberfluss der Produktion, durch Erziehung zu Fleiss und Geschicklichkeit erzielt, die besten Mittel seien, um jene Zunahme der Bevölkerung zu befördern, die in industriellen Ländern so reich emporspriesst.

Zunächst allerdings wird die Zunahme der Nahrungsmittel und deren Preisverringerung die Vermehrung der Bevölkerung bewirken; und diese Ursache erklärt schon für frühere Jahrzehnte die rasche Zunahme der Bevölkerung der Vereinigten Staaten. Ohne Armengesetze, ohne jene vorwurfsvollen Gestalten Bettelnder in den Strassen kennt dies grosse Land mit seiner zerstreuten Bevölkerung keine Armuth, die mit dem Hunger kämpft. Wo sie ausnahmsweise vorkommt, wie in den grossen Seestädten, ist es noch importirtes europäisches Elend. Wie wenig dort Mangel an Nahrungsmitteln aufkommen kann und dieselben in Rechnung kommen, zeigt folgende Sitte. In den meisten Wirthshäusern und Trinkhallen der Gasthöfe (barroom) wird gegen Mittag ein reichliches Frühstück von Fleischspeisen, Salat u. s. w. (lunch) angerichtet, von dem jeder Eintretende ohne Bezahlung geniessen kann. Der Wirth erwartet nur, dass der Gast anstandshalber einen Trunk nimmt und bezahlt, ohne dass dieser aber deshalb mehr kostete, als anderswo. In den Kosthäusern der geringsten Arbeiter ist der Tisch reich mit Fleisch, Brod und Gemüse besetzt, in den Familien derselben wird zweimal, auch dreimal des Tages Fleisch genossen. Armuth heisst dort: kein Geld über den nothwendigsten Bedarf haben. Lebensmittel, wenn man nur die gute Ernährung, nicht den Feingeschmack im Auge hat, giebt es dort in Hülle und Fülle und zu den billigsten Preisen.

Aber hier gerade zeigt es sich, dass die vermehrte allgemeine Produktion die Produktion der Nahrungsmittel mit vermehrt. Wir werden später sehen, wie der Bau grosser Eisenbahnlinien hunderttausende Acker werthlosen Landes durch Verbindung mit den grossen consumirenden Städten in ebenso viele reichfliessende Quellen menschlicher Nahrung umgewandelt hat. Die

allgemeine Produktion, indem sie Zahl- und Tauschmittel schafft, weckt also auch die vermehrte Produktion der Nahrungsmittel und bringt so das von Say behauptete Gesetz zur Wirkung, die Bevölkerung zu vermehren. Dass dies aber überall der Fall ist, wo eine reichere industrielle Entwickelung blüht, erkennt man recht augenfällig, wenn man das bei der Bevölkerungsvermehrung so wichtige Verhältniss der Sterbefälle zu den Geburten betrachtet. Die Menge der Geburten an sich, kann die Bevölkerung nicht dauernd vermehren, wenn der Tod, der hinkende Bote, mit rascher Sicherheit nachrückt. Es ist bekannt, dass die meisten unehelichen Kinder aus Mangel an Nahrung und Pflege frühzeitig sterben. So findet sich auch bei armen, schlecht genährten Familien, sogar bei solchen, wo erbliche Schwindsucht herrscht, oft eine ausserordentliche Fruchtbarkeit. In gleichem Verhältniss mit dem Mangel kräftiger Ernährung und rüstigen animalischen Lebens wuchert in geiler Ueppigkeit das rein vegetative Leben, aber blos numerisch ohne Fortpflanzung dauerhafter Lebenskraft. Was nun die geringe Zahl der Todesfälle betrifft, so zeigt die Erfahrung, dass bei gleich gesundem Clima diejenigen Länder, wo die Produktion am höchsten gesteigert ist, auch die geringste Verhältnisszahl der Todesfälle zeigen. Das merkwürdigste Beispiel hierfür ist die bekannte Vergleichung Preussens, Belgiens und Berns (M. Wirth):

Von zehntausend Geborenen waren noch am Leben:

Alter an Jahren.	In Preussen 1826—34.	In Belgien.	Im Canton Bern.
1	7506	7753	7782
10	5310	5826	6982
20	4852	5345	6559
30	4303	4672	6033
40	3748	4089	5446
50	3078	3479	4686
60	2264	2724	3680
70	1242	1702	2096
80	399	587	591
90	51	68	23.

Haben wir so die vermehrte Produktion, bestimmter die Produktion, welche Ueberfluss schafft, durch Folgeschlüsse einfacher Gesetze, wie nach dem Resultate der Erfahrung, als Hauptfaktoren der Volksvermehrung erkannt, so wird

1) die erhöhte Volksvermehrung durch alle Mittel erzielt werden müssen, welche die Produktion steigern und

2) sich da am fruchtbarsten zeigen, wo die Bedingungen für erhöhte Produktion oder was dasselbe heisst für eine vielfach sich gliedernde Theilung der Arbeit am reichsten vorhanden sind.

Eines der mächtigsten dieser Mittel, wie wir zeigen wollen, sind die Eisenbahnen und die Sammelpunkte der reichsten Volksvermehrung, die Städte.

Wir glauben kaum, dass über die höhere Befähigung der Städte für Theilung der Arbeit noch Zweifel herrschen. Gewiss lässt der Ackerbau diese nie in dem Maasse zu, wie sie in den Städten herrscht. Das Ineinandergreifen der Wechselwirthschaft, der Viehzucht und des Ackerbaus, den die Düngerstoffe bereichern, die jene liefert, die Verschiedenheit des Anbaues von Getreide, Gemüse, Obst, Waldung, die meist von Boden und Clima und nicht von der Willkür des Bebauenden abhängt, erzeugt nach Jahreszeit und Bedürfniss den häufigen Wechsel der Arbeit, eine vielseitige Produktion in Einer Hand, also gerade das gegentheilige Princip der Theilung der Arbeit. Nur bei dem grossartigen Betrieb des Ackerbaues, wie bei ausschliesslicher Erzeugung von Baumwolle, Korn, Taback, tritt in der Beschränkung auf Eine Culturpflanze für ungeheure Staatencomplexe jenes Princip der Theilung der Arbeit wieder in lebendige Wirkung. Wie wir sehen werden, wird gerade durch den billigeren Eisenbahntransport auch diese Theilung der Ackerbau-Arbeit gefördert, ja in manchen Staaten hat sie durch den Bau der Eisenbahnen erst ihre eigentliche Lebensbedingung erhalten, da ohne diese der Ackerbauer alle nothwendigen Lebensbedürfnisse selbst bauen müsste, und sich nicht auf Ein Stapelprodukt beschränken könnte. Für die Volksvermehrung im Allgemeinen und auf grossen Länderstrecken wird also auch hier die Eisenbahn ein förderndes Moment sein, aber nicht für Volksvermehrung auf kleinem Raum, wie in den Städten. Solch' ein Distrikt oder auch Staat stellt dann unter den vielen Werkstätten der grossen, getheilten Ackerbau-Arbeit Eine dar, welche ihr Gegenstück in der ungetheilten, combinirten Ackerbau-Arbeit im Umkreis grösserer Städte mit vorherrschendem Gemüse-, Obst- und Gartenbau haben wird. Denn dort wird eben die durch die erhöhte Produktion gesteigerte Volksvermehrung ihre Grenze am Raum finden. Ein Acker Landes kann auch bei der intelligentesten Cultur doch nur bis zu einem verhältnissmässig geringen Ertrag gebracht werden,

während ein Acker metall-, kohlen-, oder ölreichen Landes schon hundertfachen Ertrag giebt, während auf einem Acker Landes, wo Fabriken stehen, hunderttausendfacher Ertrag erzielt werden kann. Mit den günstigen Bedingungen für erhöhte Produktion und dem Eintreten der letzteren auf einem bestimmten Raum wird aber die Volksvermehrung auf diesem selben Raum in gleichem Verhältnisse stehen. So wird eine so mächtig fördernde Bedingung also, wie die Eisenbahnen, in ausgezeichneter Weise immer den Minen-, Fabrik- und Handelsplätzen d. h. den Städten zu Gute kommen. In den Städten finden sich aber auch alle übrigen Bedingungen für die Theilung der Arbeit, die reichere Auswahl der Arbeitskraft, die grössere Gelegenheit des Marktes für Beziehung der Rohstoffe und für den Vertrieb der Produkte. Dann vor Allem wie die Theilung der Arbeit, dieses grosse Lebensprincip der Gütererzeugung, eine Folge der erwachenden wirthschaftlichen Intelligenz ist, so schafft es auch das Bedürfniss der Intelligenz und erneuert sich stets aus dieser unerschöpflichen Quelle. Die Arbeiter und Arbeiterinnen in den grossen Fabrikplätzen von Massachusetts und Maine haben ihre Bibliotheken und Bildungsvereine, und zeigen eine Durchschnittsintelligenz, wie man sie weder in England noch in Frankreich, höchstens in Berlin wieder bei dieser Klasse finden wird. Da aber die Städte von Alters her stets und weitaus vor dem Lande die Sitze der Intelligenz waren, so wird auch die Theilung der Arbeit dort gerne ihren Sitz aufschlagen. Wie bei ungünstigen sich gegenseitig steigernden Bedingungen eines Lebenskreises ein circulus vitiosus, so bildet sich im Spiel dieser die Gütererzeugung und Volksvermehrung fördernden Momente ein wahrer circulus prosperus aus.

Wenn es aber ein weiteres Gesetz ist, dass die **Arbeitstheilung ihre Grenze an der Ausdehnung des Marktes findet**, da dieser allein fähig ist durch den Reiz der Nachfrage immer neue Impulse zu geben, so ist ihre unberechenbare Fortentwickelung von drei Hauptfaktoren abhängig, dem flüssigen Capital, dem Unternehmungsgeist und vor Allem dem der Tragweite billiger Communicationsmittel, oder volkswirthschaftlich betrachtet, vom **Capital** in Form des **Vorraths**, der **intelligenten Arbeitskraft** und des **Werkzeugs**, da diese vereint allein fähig sind, eine Ausdehnung des Marktes zu erzielen. Von diesen drei Faktoren, die sich in den Vereinigten Staaten bei-

läufig gesagt so vertheilen, dass der Norden und Osten mehr Unternehmungsgeist, Capital und Communicationsmittel, der Westen mehr Unternehmungsgeist, als Capital und Communicationsmittel und der Süden mehr Capital als Unternehmungsgeist und Communicationsmittel zeigt, haben wir es hier vor Allem mit dem grossen epochemachenden Communicationsmittel der Eisenbahnen zu thun.

Wir dürfen freilich nicht vergessen, dass vor der Eisenbahnzeit die Canäle dieselbe grosse Rolle des Werkzeugs gespielt, dass grosse Städte schon da waren, ehe Canäle und Eisenbahnen gebaut wurden, dass also auch andere Ursachen für die Volksvermehrung in den Städten wirksam waren und noch heute sind; in den letzten Zeitläufen freilich vorherrschend nur solche, welche direkt die Theilung der Arbeit begünstigen, in alten Zeiten politische, wie die Centralisation der Herrschaft, das Bedürfniss des Schutzes vor Raubrittern des Landes und Piraten der See, oder das der Unterstützung, des religiösen Trostes und der Erziehung — treibende Momente, welche dahin führten, dass um Klöster und Kirchen oder in Städten, wie in den deutschen, die durch Kaiser Heinrich I. Freibriefe und Münzrechte erhielten, eine grössere Bevölkerung sich ansammelte und vom Lande abfloss. Aber das ist keine Frage, selbst eine flüchtige Uebersicht der Statistik der Volksvermehrung der verschiedenen civilisirten Länder wird Jedem zeigen, dass weder durch die günstige Lage an der See und an grossen Flüssen, noch durch andere Ursachen wie Einsetzung von Regierungen und Verwaltungen je eine so rasch steigende Städtebevölkerung erwachsen ist, wie wir sie in allen Ländern nach der Einführung der Eisenbahnen finden. Nur der Bau grosser wichtiger Canäle vor der Eisenbahnzeit scheint gleiche Folgen gehabt zu haben. Man kann sich darüber nicht wundern. Ist mit dem Werkzeug überhaupt ein neues fruchtbares Element der Produktion gegeben und ein um so werthvolleres, je kunstvoller arbeit- und werthsparender es ist, so haben wir mit der Eisenbahn, welche zur Ueberwindung von Zeit und Raum, zur Ersparung von Werthen, Stoffen und Arbeit, beim Transport die unentgeltlichen Naturkräfte Feuer und Wasser dem Menschen dienstbar macht, eines der mächtigsten Werkzeuge, einen der mächtigsten Faktoren der Produktion und damit der Volksvermehrung, vor allem der auf kleinstem Raume am reichsten producirenden Städte gewonnen.

Da wir für die nachfolgenden statistischen Beweise unserer Sätze als Terrain die Vereinigten Staaten gewählt haben, so müssen wir hier vor Allem auf einige Unterschiede der europäischen und der amerikanischen Städtebildung aufmerksam machen. Die eigenthümliche Gruppirung der Bevölkerung in europäischen Ländern, nehmen wir zum Beispiel Deutschland, in grosse Städte, in mittlere, in kleine oder Landstädtchen und in Dörfer entsprang aus der ständischen Gliederung des Volkes, mit der die wirthschaftliche Sonderung der Gesellschaft in innigem Zusammenhange stand; es war dies die Form der Rechts-Ungleichheit, der Rechtssonderung, die geschlossene Form der Association, die Gilde der Stadt, der Ruralverband der Gutsherrlichkeit mit seinen Hörigen, und das Klostergut mit seinen Armen und Arbeitern, mit den Instituten geistiger Arbeit und den Anfängen der Fabrikindustrie. Nur wie vereinzelte alte Marksteine einer verschollenen Urzeit stehen in Landstrecken, wie in Westphalen und Ostfriesland, noch die einsamen Bauernhöfe, Zeugen des alten deutschen freien Bauernthums mit ihren Schöffengerichten und ihrer geschlossen Einzelwirthschaft. Diese Form freier Bauerngemeinden ist aber diejenige, welche in den Vereinigten Staaten allgemein vorherrscht. Dörfer in unserem Sinne giebt es dort nicht, sondern vereinzelte Farmen, eine an die andere grenzend oder auch isolirte Farmen, durch unbebautes Land unterbrochen, in der Mitte das Farmhaus, an den Grenzen der Zaun von rohen Scheiten („fence") und so geht es Tausende von Meilen weit ins Land hinein. Was etwa unsern deutschen Dörfern entsprechen würde, wären die „Townships", aber diese haben von vornherein einen andern wirthschaftlichen Heimathsschein; sie entstehen meist um Minen, Fabrikanlagen, Landschaftsgerichten, Märkten u.s.f. und verkommen, oder streben rasch empor zu Städten. Im Thale des Mississippi und an seinen grossen Nebenströmen entstanden die Städte, wie wir in Faucher's und Michaelis' Vierteljahrschrift geschichtlich aufgezeigt haben, meist an den durch natürliche Höhe oder durch Deicharbeiten vor Ueberschwemmung geschützten Uferstellen. Im Allgemeinen entstehen die amerikanischen Städte, nicht aus politischen, sondern aus rein wirthschaftlichen Ursachen; es sind die Sammelpunkte der Industrie und des Handels, die Stätten, wo in der Gütererzeugung wie im Güteraustausch das bewegende Princip der Arbeitstheilung zur Herrschaft gelangt. Dieses ist Princip ihres Entstehens, wie Hauptmoment ihres raschen Wachs-

thums. Jeder Faktor der dies Princip fördert, muss nothwendigerweise auch das Gedeihen der grossen Städte fördern und damit die Procentzahl ihrer Bevölkerungszunahme. Zunächst ist allerdings der Handel das veranlassende Moment, indem sein Wetteifer innerhalb eines gegebenen Kreises, soweit er frei gegeben ist, zur Concurrenz nicht blos der billigen, sondern auch der guten und tüchtigen Gütererzeugung anspornt. Die Erhöhung der Quantität und der Qualität der Produktion ist aber nur durch Arbeitstheilung zu erreichen, wie sie der lebende Mensch durch Beschränkung auf ein bestimmtes Arbeitsobjekt vollbringt und wie sie die Maschine als automatischer Arbeiter mit ihren Gliedern zusammen mit der getheilten, intelligenten Arbeit des Constructeurs, Leiters und Arbeiters zu Wege bringt. Wir sehen also, dass mit dem Handel und der Fabrikindustrie die Theilung der Arbeit in immer feinere Differenzirungen geräth, die sich nach logischen Gesetzen, wie die Verästelung der Pflanze, in Luft und Sonnenschein des freien Verkehrs entwickeln. Ein grosser Hebel dieser Processe, der einerseits in alle Branchen der Arbeitstheilung bedingend eingreift, andererseits zum Ziel und Endzweck derselben,, nämlich billiger und guter Produktion, unmittelbar beiträgt, ist der billige und rasche Güter- und Personen-Transport; er fördert im Handel den raschen Umsatz, er schafft die Vermittelung der Rohstoffe von entfernten Punkten ihrer Entstehung, er erweitert den Markt und damit die Grenzen der Produktion und der Volksvermehrung in den Städten. Kein Transportmittel leistet diese Aufgabe in so vollendeter Weise wie die Eisenbahn. In früherer Zeit galt der Wassertransport nicht blos für den überseeischen Handel, sondern auch für den inländischen als der wichtigste und billigste; mit der Lage an günstigen Seehäfen und grossen Flüssen, die Landseen und Meere mit einander verbinden, waren die Keimpunkte grosser Städte gegeben und man hat nicht mit Unrecht den Vorzug und die Frühzeitigkeit der höheren Cultur Europa's vor der anderer Welttheile grossentheils dem Umstande zugeschrieben, dass es im Verhältniss zur Quadratmeilenzahl des Landes die grösste Meilenzahl der Seeküste aufzuweisen hat, also mit der grössten Linie an das „länderverbindende" Meer grenzt.

Um ein grösseres Terrain für den Wassertransport auch im Innern des Landes zu erobern, hat man durch Canäle die Flüsse, Seen und das Meer zu verbinden gesucht. Noch sind in Europa

speciell in Deutschland, grössere und kleinere Canalbauten ausgeplant. In den Vereinigten Staaten hat man mitten im energischen Betrieb einer Menge neuer Eisenbahnbauten neue Canäle gebaut und die alten erweitert, aber der Angriff neuer Canalbauten war sichtlich mit dem Neubau von Eisenbahnen ins umgekehrte Verhältniss gerathen; jene nahmen um so mehr ab, als diese zunahmen. Eine Reihe von Fragen, für die wir nachher fruchtbare Thatsachen und Gesichtspunkte geben werden, welche besonders für Deutschland, das neue Canalbauten zu unternehmen gedenkt, von Wichtigkeit sind, treten hier als Postulate der Entscheidung für die Unternehmer an die Entscheidung der Volkswirthschaftslehre auf: Ist für bestimmte Routen ein Canal einer Eisenbahn vorzuziehen? oder diese jenem? Kann das eine das andere in Bezug auf Transportbedürfniss und Rentabilität ersetzen? Schliesst das eine das andere aus, oder sind beide nützlich und rentirend, wenn zugleich für dieselbe Route gebaut, wie in den Nordstaaten Amerikas? u. s. w.

Ein sogleich in die Augen springender Vorzug der Eisenbahn vor dem Wassertransport im Innern des Landes ist die relative Unabhängigkeit der ersteren von den Jahreszeiten. In den nördlichen Gegenden, wo oft drei bis sechs Monate hindurch Flüsse, Seen und Häfen einfrieren oder gefahrdrohendes Treibeis führen, oder in südlichen, wo sie oft ebenso lange sinken und eintrocknen, wie im Mississippithale und dessen Nebenthälern, wo häufig nur während bestimmter Wochen und Tage des Steigens der Flüsse durch geschmolzenen Schnee der Wassertransport möglich ist — in allen diesen Fällen hört der von der Schifffahrt abhängige Handel oft längere Zeit ganz auf, oder muss kostspieliger auf Landwegen mit den Hindernissen des Umladens der Güter nach der Meeresküste oder nach deren Bestimmung im Innern fortgeführt werden. Die Fälle hingegen, wo Eisenbahnzüge durch Schnee oder Beschädigungen der Bahn aufgehalten werden, gehören zu den relativ seltenen Vorkommnissen und können den Vorzug der Eisenbahnen vor den Canälen, grössere Befreiung des Gütertransports von natürlichen Hindernissen zu gewähren, nicht wesentlich alteriren.

Auch was, abgesehen von der Zeitersparniss beim Transport, die Frachtkosten betrifft, beginnen die Eisenbahnen theilweise bereits die Billigkeit des Wassertransports zu erreichen. Gütersendungen in geschlossenen Waggons, solche die 400 bis 600 Pfd.

oder mehr in je Einem vom Absender allein gemietheten Waggon betragen, werden jetzt schon von der Schweiz bis nach Rotterdam auf der Eisenbahn zu gleichem Preise wie auf dem Wasserweg den Rhein hinab befördert. In den Vereinigten Staaten concurriren, wie wir später zeigen werden, die längs der Canäle gebauten Eisenbahnen schon lange mit dem Transportgeschäfte der ersteren und fangen an, die Bedeutung der Canäle auf Sendungen, die Zeit haben, und auf Zeitperioden zu beschränken, wo massenhaftes Zuströmen der Güter zu den Transportwegen ein Surplus der gewöhnlichen Transportmittel wünschenswerth macht. Hier wird also der Canal Substitutanstalt der Eisenbahn. —

Wenn, also, wie gesagt, vor dem Bau der Eisenbahnen die günstige Lage am Meere oder an einem grossen Flusse, der Bau von Häfen oder von Canälen, welche die inneren Verkehrsadern verbinden, kurz wenn damals die natürliche Gunst oder die künstliche Verbesserung der geographischen Lage die wichtigste Lebensbedingung für die grosse Güterbewegung, für die Vermittelung des heimischen und fremden Güteraustausches, für Anlage, Vergrösserung und Volksvermehrung grosser Städte war, so wird mit dem Bau der Eisenbahnen dieses so zu sagen natürliche Monopol aufgehoben. Durch eine Eisenbahn wie durch eine Ader mit dem grossen Gefässsystem des Welthandels verbunden, wird jeder Keimpunkt menschlicher Production, die über den Bedarf des Erzeugenden Werthe erzeugt — auch mitten im Lande — hunderte von Meilen von grossen Flüssen, Seen und Meeren entfernt, befähigt, zu wachsen und zu gedeihen, und nach der Ausdehnung seiner Hervorbringung und dem Maassstab der Arbeitstheilung ein Markt, ein Handelsplatz, eine Fabrikstadt zu werden, und wenn die Generationszelle einer solchen werdenden Stadt auch nur ein einziges Haus wäre.

Das ist es, was den Menschen durch die Eisenbahn von der Scholle befreit, was aber die Scholle selbst auch zum Capital, was sie frei und flüssig macht und ihre Produkte in den grossen Strom der Güterbewegung führt. Nordamerika ist das deutlichste Beispiel. Ohne Eisenbahnen wäre es nicht möglich gewesen, dass Städte, mitten in der Prairie, wie Chicago im Zeitraume eines Menschenalters zu solcher Grösse und Volkszahl gela[illegible] wären. So können wir hoffen, dass selbst die heute noch

Massencontinente, wie Südamerika, Australien, Afrika, Asien mit dem Vordringen der Locomotiven, der eisernen Pioniere der Civilisation, gegliederte Continente für den Handel bilden und grosse Centralpunkte für die Theilung der Arbeit, grosse Handels- und Fabrikstädte erhalten werden.

Es ist aber nicht gesagt, dass der Wassertransport im Innern des Landes damit überflüssig geworden wäre. Wie er noch kurz vor dem Bau der Eisenbahnen diese grosse volkswirthschaftliche Bedeutung hatte, durch die Linien natürlicher und künstlicher Canäle den Handel des Inlandes mit dem des Meeres zu verbinden, so hat er sie noch heute, nur in einer Weise, die mehr auf Massensendungen von Rohstoffen beschränkt ist. Weiterhin kann aber die Wasserverbindung häufig benützt werden, durch Anschluss an die Eisenbahnlinien als wichtiges Verbindungsglied und Schlusskette grosser Eisenbahnlinien und Eisenbahnnetze zu dienen. Dieses eigenthümliche Verhältniss der Vereinigung des gegebenen stehenden Capitals an Canälen mit dem neuen Elemente der Eisenbahnen ist schon seit Jahren in den Vereinigten Staaten mit raschem, scharfem Blicke erkannt, zur vielgegliederten Verkehrsverbindung des grossen Westens mit der Ostküste ins Leben gerufen worden und hat wesentlich zu jener zauberhaften Erscheinung beigetragen, dass dort im Zeitraume eines halben Jahrhundert Städte und Staaten aufsprossten „wie Gras in der Nacht“ und Wildnisse in moderne Culturländer umgewandelt wurden.

Zur Illustration für dies Ineinandergreifen der Eisenbahnen und der grossen Wasserstrassen, der grossen Seen des Nordens und des Meeres, der Flüsse und der Canäle wollen wir unseren Lesern einen Auszug aus den offiziellen Mittheilungen des Consuls J. D. Andrews an das Vereinigte Staaten-Schatzamt geben, welcher zugleich geeignet ist, viele unserer Behauptungen, die wir nur logisch entwickelt haben, mit reichen und erschöpfenden Beispielen zu erhärten.

„Es lässt sich statistisch nachweisen, dass, obgleich Baltimore und Philadelphia eine reissende Zunahme ihrer Bevölkerung zeigen, ihr auswärtiger Handel für eine lange Reihe von Jahren stationär geblieben war, ein deutlicher Beweiss, dass ein grosser auswärtiger Handel nur durch eine Stadt unterhalten werden kann, die fähig ist, sich zum Depot der heimischen Produkte des Landes zu machen. Der Erie-Canal sicherte der Stadt New-York

den inneren Handel, da er die einzige für solch eine Aufgabe geeignete Route bildete. So lange, als daher Canäle für die bewährtesten Mittel des Transports galten, blieb die höhere Stellung dieser Stadt in Bezug auf den inneren Handel des Landes unbestritten. Dies ist jetzt nicht mehr der Fall. Zum Reisen und Transport bestimmter Handelsartikel wird die höhere Wichtigkeit der Eisenbahnen zugegeben. Es wird sogar behauptet, dass sie auch für schwere Lasten erfolgreich mit dem Canal wetteifern können. Wie dies auch sein mag, die Richtigkeit der Annahme wird durch den Bau von Eisenbahnen nachgewiesen, die parallel mit allen Canälen gebaut sind, um mit deren Geschäften zu concurriren. Die Ueberzeugung ist jetzt fast allgemein, dass es zur Sicherung und Erhaltung der Handelsgrösse dieser neuen Triebfeder bedarf, die bis zu einer gewissen Ausdehnung die Vortheile aufhebt, welche aus dem Zufall der Lage entspringen, und dass der Handel des Landes immer noch ein Preis für den Wetteifer aller Städte bleibt, welche sich entschliessen, in die Listen einzutreten. Unter dem Einfluss dieser Gesichtspunkte haben alle grossen Handelsstädte enorme Eisenbahnlinien theils vollendet, theils in Angriff genommen mit dem Vertrauen und der Erwartung, sich einen Theil des Handels zu sichern, welcher bis jetzt fast vollständig das Monopol einer einzigen war. Im Angesicht dieser drohenden Concurrenz beschloss New-York die Erweiterung des Erie-Canals. Der erweiterte Canal soll den Gebrauch von Booten von 224 Tonnen Last zulassen, also einer Tragfähigkeit, dreimal grösser als die der früher gebrauchten war, und wie man annimmt, die Kosten des Transports eines Fasses Mehls von Buffalo nach Albany auf 25 Cent. erniedrigen und die der anderen Waaren in gleichem Verhältniss. Da der Canal reichlich mit Wasser versehen ist, so ist die einzige Grenze seiner Fassungsfähigkeit die nöthige Zeit zur Durchlassung der Boote durch die Schleusen. Man berechnet, dass jedenfalls im Durchschnitt 26,000 Boote während der Geschäftszeit durch die Schleusen geführt werden können. Nimmt man an, jedes Boot sei voll geladen, so betrüge die ganze Tonnenzahl, die der erweiterte Canal zuführen kann, 11,648,000 Tonnen. Da aber das Verhältniss der Frachten hinab und hinauf wie 4 : 1 ist, so hat der Bericht des Staats-Ingenieurs von 1851 die durchschnittliche Tonnenzahl der Boote auf 140 Tonnen für jedes berechnet, was für 52,000 Boote eine jährliche Bewegung

von 7,230,000 als Gesammtfähigkeit des Canals oder 5,824,000 Tonnen herab und 1,406,000 Tonnen hinauf ergeben würde. Man hat berechnet, dass auf dem erweiterten Canale die Kosten des Transports mit Einschluss der Zölle auf die Tonne 5 per Mille die Meile für gewöhnliche Waare oder auf Doll. 1. 82 per Tonne die ganze Entfernung von Albany nach Buffalo reducirt werden wird. —

„Eine der wichtigsten Wasserstrassen für den Handel des St. Lawrence-Bassins verspricht der Champlain-Canal zu werden, ursprünglich nur für den Handel der an den gleichnamigen See grenzenden Landestheile in Angriff genommen. Dieser See ist jetzt bei Ogdensburg oberhalb der Fälle mit dem St. Lawrencestrom durch die Ogdensburger oder Nord-Eisenbahn, bei Montreal durch die Champlain-St. Lawrencebahn verbunden, und erhält eine weitere Verbindung bei Lachine durch die Plattsburg-Montrealbahn; er ist ferner mit dem St. Lawrencestrom an der Mündung des Sorel durch den Chambly-Canal verbunden. Auf diesem erhält New-York eine bedeutende und jährlich wachsende Anzahl von Brettern. Die Ogdensburger Eisenbahn wurde ausdrücklich mit der Absicht gebaut, einen Theil des Handels von St. Lawrence nach diesem Punkte abzuleiten, und es ist begreiflich, dass alle genannten Bahnen in Verbindung mit den Seen und dem Canal mit der Zeit wichtige Ausgangsthore des westlichen Handels werden; sie versprechen billige und bequeme Bahnen, besonders bei grossem Drang der Geschäfte zu werden.

Eine weitere vorgeschlagene Route, billig zu bauen, leicht vom St. Lawrence zu speisen, würde der Schiffcanal von Caughnawaga zum See Champlain für die grössten Schiffe, die bei Hochwasser 70 Meilen weit von den oberen Seen nach Whitehall gehen werden.“

Dies war schon 1853 geschrieben und wir haben es zu dem Zwecke mitgetheilt, um zu zeigen, in welcher Weise in den nördlichen Staaten der Union das Netz der grossen Wasserstrassen mit dem der Eisenbahnen in lebendige Verkehrsverbindung gesetzt worden ist. Der letztgenannte vorgeschlagene Canal scheint nicht gebaut worden zu sein, wenigstens finde ich ihn nicht in den neuesten statistischen Werken angeführt. Die Hauptlinien jener Canäle, die mit Ausnahme von zweien alle Staatswerke sind, wurden durch neue Erweiterungen auf 70 Fuss Breite

und 7 Fuss Tiefe gebracht und mit doppelten Schleusen 110 zu 18 Fuss versehen. Die obige calculirte Tonnenzahl ist nur für die Tragfähigkeit, für die Möglichkeit des Transports, nicht für die wirkliche Tonnenzahl des bezüglichen Handels von Werth. Diese stellt sich für den Erie-Canal hin und zurück von den westlichen Staaten nach New-York in den Jahren:

1850 auf 1,371,859 Tonnen
1860 - 2,276,061 -

und für die sämmtlichen Canäle des Staates New-York nach den verschiedenen Producten in den Jahren

	Wald-produkte.	Ackerbau-produkte.	Manu-fakturen.	Handels-artikel.	Verschied. Artikel.	Totale Tonnenzahl.
1850 auf	1,261,991	965,619	200,218	269,370	379,419	3,076,617
1860 -	1,509,977	1,682,754	268,759	250,360	938,364	4,650,617

Wenn, wie wir aus dieser Statistik ersehen, die Tonnenzahl des Verkehrs auf den Canälen trotz der Concurrenz der Eisenbahnen in zehn Jahren um mehr als 1½ Millionen Tonnen zugenommen hat, so spricht dies einmal für den Werth der Canäle auch neben den Eisenbahnen, muss aber gewiss auch dem erhöhten Allgemeinverkehr zugeschrieben werden, der durch die vielverzweigte Verbindung des Eisenbahnnetzes in jenen Staaten mit den vorhandenen grossen Wasserstrassen erzielt worden ist.

„Der erste Schritt," sagt Andrews, „zu einer richtigen Idee, wie unsere Eisenbahnen in Bezug auf ihren Nutzen, ihren Zweck, ihre Kosten und Resultate wirken, ist ein gründliches Verständniss des sozialen und industriellen Charakters unseres Volkes, der geographischen und topographischen Grundzüge unseres Landes, der Einförmigkeit der Zwecke, welche die grosse Masse unseres Volkes verfolgt, und der grossen Entfernungen, welche die consumirenden Gegenden von den producirenden trennen."

„Nehmen wir an, das Areal des Theiles unseres Territoriums, der östlich von den Felsengebirgen gelegen ist, betrage 1,100,000 Quadratmeilen, so werden wenigstens 1,050,000 Quadratmeilen davon für den Ackerbau verwandt, während nicht mehr als 50,000 von der Fabrik- und Handelsbevölkerung in Anspruch genommen werden. Diese letzteren begreifen einen schmalen Gürtel Landes an der Seeküste in sich, der sich von Baltimore bis zum östlichen Theil von Maine erstreckt und sind weiter entfernt und getrennt von den grossen producirenden Gegenden, als irgend ein angesiedelter Theil des Landes."

„Die grosse Eigenthümlichkeit, die unser Land von den alten Ländern unterscheidet, ist die, dass wir keine inneren Märkte haben. Der grösste Theil unseres Territoriums ist nicht lange genug bewohnt, um eine grosse Mannigfaltigkeit der herrschenden industriellen Bestrebungen zu erzeugen. So ganz hat sich unser Volk dem Ackerbau gewidmet und so gleichmässig ist es über das ganze Land vertheilt, dass einige unserer grössten Staaten, wie Tennessee und Indiana, noch im Jahre 1850 keine Städte von mehr als 10,000 Einwohnern hatten. Diese Gleichmässigkeit der Beschäftigung der grossen Masse unseres Volkes und der grosse Raum, der die producirenden von den consumirenden Classen — wie sie im Volksausdruck unterschieden werden — trennt, bringt nothwendig die Ausfuhr des Ueberflusses an Produkten beider mit sich. Der westliche Landbauer hat keine heimische Nachfrage für den Weizen, den er zieht, da der Ueberfluss aller seiner Nachbarn der Art nach derselbe ist. Der gesammte Ueberfluss des Distriktes, in dem er wohnt, muss ausgeführt werden, um einen Consumenten zu finden, und der Producent muss aus demselben Grunde alle die verschiedenen Artikel einführen, die in denjenigen Verbrauch einschlagen, welchen seine eigene Industrie nicht unmittelbar versorgt. Und nun weiter, da die Märkte für unsere Ackerbauprodukte entweder am äussersten Rande des Landes liegen, oder in Europa, so besteht der grösste Theil unseres heimischen Handels aus einer Durchgangsbewegung aller der Artikel, die er enthält. In allen Ländern ist dieser Nothwendigkeit entfernter Bewegung, wie es in unserem mit der Zeit auch werden wird, vorgebeugt durch das Vorhandensein einer grossen Mannigfaltigkeit der Beschäftigung in demselben Distrikt, welche jede Classe direct fast mit allen Hauptartikeln versieht, die zum Verbrauch gehören. Es ist wohl bekannt, dass auf den gewöhnlichen Landstrassen die ökonomische Grenze für den Transport auf vergleichsweise wenige Meilen beschränkt ist, abhängig natürlich von der Art der Fracht und der Natur der Strassen. Im Durchschnitt sind auf solchen Strassen die Kosten des Transports nahezu 15 Cents für die Tonne die Meile, was als eine hinreichend correkte Abschätzung für das ganze Land betrachtet werden kann. Schätzen wir zugleich den Werth des Bushels Weizen zu Doll. 1. 50, den von Welschkorn zu 75 Cents und 1 Tonne zu 33 Bushels, so würde der Werth des ersteren dieser Produkte gleichkommen den Kosten

eines Transports von 330 Meilen, des letzteren von 165 Meilen. Bei diesen beziehungsweisen Entfernungen vom Markte würde keiner der obigen Artikel im Falle einer Erdstrasse als Zugang zum Markte, irgend einen Handelswerth haben.

Aber wir finden, dass wir auf Eisenbahnen die Tonne zu 1. 5 Cent die Meile führen können, oder zu $\frac{1}{10}$ der Kosten, die es auf der gewöhnlichen Landstrasse beträgt.

„Diese Bauten dehnen daher die ökonomische Grenze der Transportkosten der obigen Artikel auf 330 Meilen und im Verhältniss auf 165 Meilen (Wälschkorn) aus. Auf der Grenze der ökonomischen Bewegung dieser Artikel auf der gewöhnlichen Landstrasse, würde beim Gebrauch der Eisenbahn Weizen noch immer Doll. 44. 50 und Wälschkorn Doll. 22. 27 die Tonne werth sein, Summen, welche verhältnissmässig den wirklichen Werthgewinn darstellen, der durch die Dazwischenkunft dieser Bauten erhalten wird. Die folgende Tabelle zeigt den Betrag, der erspart wird durch den Transport auf Eisenbahnen, im Verhältniss zu dem auf den gewöhnlichen Landstrassen des Landes.

Ueberschlag zur Aufzeigung des Werths einer Tonne Weizen und Wälschkorn auf bestimmten vom Markt entfernten Punkten in seinem Bedingtsein von den Kosten des Transports auf Eisenbahnen und auf der gewöhnlichen Landstrasse:

	Transport auf der Eisenbahn.				Transport auf der gewöhnlichen Landstrasse.			
	Weizen.		Wälschkorn.		Weizen.		Wälschkorn.	
	Doll.	Cts.	Doll.	Cts.	Doll.	Cts.	Doll.	Cts.
Werth auf dem Markte . . .	49.	50.	24.	75.	49.	50.	24.	75.
Werth 10 M. v. Markte entfernt	49.	35.	24.	60.	48.	00.	23.	25.
- 20 - - - -	49.	20.	24.	45.	46.	50.	21.	75.
- 30 - - - -	49.	5.	24.	30.	45.	—.	20.	25.
- 40 - - - -	48.	90.	24.	15.	43.	50.	18.	75.
- 50 - - - -	48.	75.	24.	—.	42.	—.	17.	25.
- 60 - - - -	48.	60.	23.	85.	40.	50.	15.	75.
- 70 - - - -	48.	45.	23.	70.	39.	—.	14.	25.
- 80 - - - -	48.	30.	23.	55.	37.	50.	12.	75.
- 90 - - - -	48.	15.	23.	40.	36.	—.	11.	25.
- 100 - - - -	48.	—.	23.	25.	34.	50.	9.	75.
- 110 - - - -	47.	85.	23.	10.	33.	—.	8.	25.
- 120 - - - -	47.	70.	22.	95.	31.	50.	6.	75.
- 130 - - - -	47.	55.	22.	80.	30.	—.	5.	25.
- 140 - - - -	47.	40.	22.	65.	28.	50.	3.	75.
- 150 - - - -	47.	25.	22.	50.	27.	—.	2.	25.
- 160 - - - -	47.	10.	22.	35.	25.	50.	—.	75.
- 170 - - - -	46.	95.	22.	20.	24.	—.		
- 180 - - - -	46.	80.	22.	5.	22.	50.		
- 190 - - - -	46.	65.	21.	90.	21.	—.		
- 200 - - - -	46.	50.	21.	75.	19.	50.		
- 210 - - - -	46.	35.	21.	60.	18.	—.		
- 220 - - - -	46.	20.	21.	45.	16.	50.		
- 230 - - - -	46.	5.	21.	30.	15.	—.		
- 240 - - - -	45.	90.	21.	15.	13.	50.		
- 250 - - - -	45.	75.	21.	—.	12.	—.		
- 260 - - - -	45.	60.	20.	85.	10.	50.		
- 270 - - - -	45.	45.	20.	70.	9.	—.		
- 280 - - - -	45.	30.	20.	55.	7.	50.		
- 290 - - - -	45.	15.	20.	40.	6.	—.		
- 300 - - - -	45.	—.	20.	25.	4.	50.		
- 310 - - - -	44.	85.	20.	10.	3.	—.		
- 320 - - - -	44.	70.	19.	95.	1.	50.		
- 330 - - - -	44.	55.	19.	80.				

Hier, wo es sich darum handelt, den Einfluss der Eisenbahn auf die Gütererzeugung als des Hauptfactors der Volksvermehrung darzustellen, ist in den grossen einfachen Verhältnissen der Vereinigten Staaten, wie sie Andrews schildert, wo auf einem weiten Areal die sich ergänzende Durchgangsbewegung der Rohstoffprodukte des inneren Landes und der Manufakturen vom Saume der Küsten ihre Fäden, wie zu einem Riesengewebe, durcheinanderschlägt, zugleich eine schöne Illustration gegeben, in welch schöpferischer Weise das Eisenbahn-Mittel des Transports, das grosse volkswirthschaftliche Werkzeug den Werth der Güter berührt. Der Gattungswerth des Weizens, den der Landbauer des fernen Westens erzeugt, bleibt derselbe, ob seine Produkte ausgeführt werden oder nicht. Der Tauschwerth wird aber erst durch die Ausfuhrmöglichkeit geschaffen. Die Landstrasse bietet den ersten Wirkungskreis für diesen Process. Aber diese neue Wertherzeugung an einem Gute von bestimmtem Gattungswerth findet bald an den Kosten des Transports ihre Grenze. Diese wird erst mit der Eisenbahn aufgehoben und, wie wir gesehen, zu einer erstaunlichen Tragweite hinausgerückt. Practisch ist dies Verhältniss in seinen Wirkungen an der obigen von Andrews aufgestellten Tabelle im Einzelnen ersichtlich; theoretisch hat es aber das hohe Interesse, dass, wie beim Hebel aus der blossen Stellung der Stützpunkte eine neue sich steigernde Kraft entspringt, so hier neue grosse Werthe an Gütern durch ein Mittel der Bewegung erzeugt werden, das an sich zu dem Werthe der Güter nichts hinzuthun kann.

„Der Werth des Landes wird durch die Eisenbahn in demselben Verhältnisse berührt, wie dessen Produkte. Ländereien, die an einem schiffbaren Wasserwege oder in der unmittelbaren Nähe eines Marktes liegen, mögen für den Bau von Weizen Doll. 100. werth sein. Nehmen wir die Durchschnittserndte für den Acker zu 22 Bushels, im Werth von Doll. 33., und die Kosten der Cultur zu Doll. 15 an, so blieben Doll. 18 Reingewinn für den Acker. Diese Quantität Weizen (⅔ Tonnen) könnte 330 Meilen weit zu 10 Cents die Meile transportirt werden oder zu Doll 3. 30, was für den Reingewinn des Landes Doll. 14. 70 in dieser Entfernung vom Markte übrig liesse, wenn es mit diesem durch eine Eisenbahn verbunden ist. Der Werth des Landes bei vorausgesetzter gleicher Güte in beiden Fällen würde also in demsel[illegible] Verhältniss zu dem angenommenen Werthe von Doll. 1[illegible]

winnen, wie der Werth seines Produktes Doll. 14. 70 zu Doll. 18 oder Doll. 82 für den Acker, was eine wirkliche Erzeugung von Werth bis zu diesem Betrage ist, wenn die Voraussetzungen als richtig angenommen werden. Dieselbe Berechnung kann natürlich mit gleicher Kraft auf irgend eine andere Art von Gütern angewandt werden. Diese Illustration zeigt ein Princip, das vollkommen richtig in sich selbst und nur den Modificationen der Thatsachen jedes einzelnen Falles unterworfen ist. Ungeheure Strecken des herrlichsten Landes der Vereinigten Staaten, die 200 Meilen von schiffbaren Wasserwegen entfernt liegen, sind unverkaufbar und fast, wenn nicht ganz, werthlos für die Cultur von Weizen oder Wälschkorn zur Ausfuhr wegen der Transportkosten, die in vielen Fällen die Schätzung obiger Tabellen weit übersteigen. Unter solchen Umständen werden die Produkte oft zur Fütterung von lebendigem Capital, von Thieren gebraucht und so in höhere Werthe verwandelt, welche die Transportkosten tragen, während die ersteren es nicht thun. Auf diese Weise kommen Ländereien in Rechnung, deren unmittelbare Produkte sonst werthlos wären. Aber in solchen Fällen ist der Gewinn für den Acker oft sehr gering, wie es in den Distrikten, die sich für Wälschkorn am besten eignen, für vortheilhafter gehalten wird, es zu 25 Cents das Bushel zu verkaufen, als es an Thieren zu verfüttern. Man sieht, dass zu diesem Preise auf 165 Meilen dessen dreifacher Werth durch die Kosten des Transports aufgezehrt wird. In diesem Sinne sind Eisenbahnen in unserem Lande faktisch eine Zunahme an unmittelbarem Reichthume des Volkes und übersteigen durch die Ersparniss der Transportkosten bei Weitem die Kosten ihres Baues. Wir sind daher in keiner Gefahr der Verlegenheit wegen des Baues von Eisenbahnen, die für den Zweck der Geschäfte der ganzen Gemeinde unternommen werden, da sie zu unserem aktiven Capital weit mehr hinzufügen, als sie davon aufsaugen.

„Wir haben in diesem Lande ein Aequivalent für die Fabrikanlagen Grossbritanniens in guter Ordnung und reichem Vorrath für das Geschäft d. i. einen fruchtbaren Boden, welcher in Fülle erzeugt für lange Jahre ohne Wechsel und Kunst. Alles was der Farmer zu thun hat, ist, die Saat in den Boden zu streuen, und reiche Erndten einzuheimsen. Das Einzige, was wir zur höchsten Blüthe bedürfen, sind Märkte oder ihre Aequivalente, die Eisenbahnen, die den Zugang zu den bestehenden Märkten eröffnen.

„Die wirkliche Zunahme im Werthe des Landes, die der Bau von Eisenbahnen erzeugt, wird von so vielen Umständen bedingt, dass eine genaue Schätzung nur annähernd erreicht werden kann und in den meisten Fällen weit hinter den Thatsachen zurückbleiben muss. Es werden nicht blos cultivirtes Land, die Baustellen von Dorf und Stadt durch ihre unmittelbare Lage an der Bahn davon berührt, sondern auch Grundeigenthum in Städten, die Hunderte und Tausende von Meilen entfernt liegen. Die Eisenbahnen von Ohio üben eben so viel Einfluss auf das Steigen der Preise von Grundeigenthum in der Stadt New-York, als die Bahnen, die innerhalb des Staates New-York liegen. Diese Thatsache mag zeigen, wie unvollkommen jede Schätzung sein muss. Nehmen wir aber nur die Ackerbauländereien eines bestimmten Districtes, den eine Eisenbahn durchschneidet, wo man den Einfluss eines solchen Baues unmittelbarer sehen kann, so ist kein Zweifel, dass in diesem Falle der erlangte höhere Werth weit grösser ist, als die Kosten der Bahn. Der intelligente Präsident der Nashville-Chattanoagabahn hat berechnet, dass der erhöhte Werth eines 10 Meilen breiten Gürtels von Land zu beiden Seiten der Bahn wenigstens Doll. 7. 50 für den Acker beträgt, also Doll. 96,000 für jede Meile einer Bahn, welche nur Doll. 20,000 die Meile kostet. Dieses Werk hat also allein durch seine Wirkung auf das Grundeigenthum einen Werth geschaffen, der dem fünffachen Werth seiner Kosten gleichkommt. Was von der Nashville-Chattanoagabahn gilt, das gilt wahrscheinlich im Durchschnitt von den Bahnen des ganzen Landes. Man nimmt an, dass der Bau der 3000 Meilen langen Eisenbahn von Ohio einen neuen Werth des Grundeigenthums im Staate erzeugt hat, der wenigstens das Fünffache der Kosten der Bahn, diese zu Doll. 60,000,000 angenommen, beträgt. Ausser dem reissenden Steigen der Preise von Ackerland haben die Bahnen von Ohio das Wachsthum seiner Städte mit so ausserordentlicher Schnelligkeit angeregt, dass die obige Schätzung weit eher durch die wirklichen Thatsachen übertroffen als nicht erreicht wird. Doch brauchen wir uns nicht mit blossen Schätzungen zu begnügen. In dem Beispiel des Staates Massachusetts ist das, was in den jungen Staaten noch Conjunctur ist, eine Thatsache der Geschichte geworden. Die Abschätzung dieses Staates stieg im Zeitraum von 1840—1850 von Doll. 290,000,000 bis zu Doll. 580,000

eine ungeheure Zunahme und zum grössten Theil den dort gebauten Eisenbahnen zu danken."

„Wir haben bisher nur von der Wirkung der Eisenbahnen auf den zunehmenden Eigenthumswerth von Ackerland gesprochen, aber diese Resultate geben noch nicht den zwingendsten Beweis ihres Nutzens. Ein Acker Landbaugrund kann im äussersten Falle immer nur dazu gebracht werden, ein kärgliches jährliches Einkommen zu ergeben; ein Acker Kohlen- oder Eisenboden dagegen kann dem Werthe nach tausendfach mehr erzeugen als jenes. Ohne Eisenbahnen aber können diese Schätze vollkommen werthlos sein. Man nehme zum Beispiel nur die Kohlenfelder von Pennsylvanien. Der Werth an Kohlen, welche von diesen für alle Zwecke, denen sie dienen, versandt wird, geht über alle Berechnung. Auf diesen Artikel sind alle unsere Fabrikanlagen und der Bau unserer Staats- und Privatdampfschiffe begründet, in ihren mannigfaltigen Beziehungen und Verzweigungen Werthe von Tausenden von Millionen Dollars darstellend. Ohne den Besitz von Kohlen wäre es unmöglich, das Schauspiel zu begreifen, das wir als Nation darstellen, so vollkommen verschieden würde es von unserer gegenwärtigen Lage sein. Weder die Interessen unseres Handels, noch die unserer Manufakturen nnd unseres Ackerbaues hätten irgend eine Beziehung zu der gegenwärtigen riesenhaften Grösse unserer Lage haben können. Und doch ist dieses ganze Resultat durch wenige Eisenbahnen und Canäle erzielt worden, die nicht über Doll. 50,000,000 gekostet haben. In Folge und Kraft dieser Bauten können Kohlen auf den Markt von New-York für ohngefähr Doll. 3. 50 die Tonne gebracht werden; ohne diese hätten dieselben weder als gewöhnliches Brennmaterial noch zur Triebkraft verwerthet werden können. So klein im Vergleich sind die Springfedern, durch welche so unermessliche Erfolge bewirkt werden, dass uns die ersteren vor der Grösse der letzteren vollkommen aus den Augen verschwinden. Was von den Kohlenfeldern von Pennsylvanien gilt, das gilt in gleicher Weise in grösserer oder geringerer Ausdehnung von allen anderen auch. Die Kohlenfelder von Alabama können für den Golf von Mexico und die Fabriken der südlichen Staaten dieselbe Bedeutung gewinnen, wie die von Pennsylvanien für den Norden haben. Der Golf von Mexico ist bestimmt, der Sitz eines grösseren Handels zu werden, als die Welt jemals an irgend einem Meere gesehen hat; und dieser Handel sammt allen

grossen mit ihm in Verbindung tretenden Interessen wird seine Entwickelung und seine Grösse hauptsächlich den Kohlenfeldern verdanken, die nach dem Golfe zu niederstreichen.

„Nachdem wir nachgewiesen, wie unsere Eisenbahnen eine Erzeugung von Werthen bewirken, die deren Gesammtkosten bedeutend übersteigt, wird der nächste Punkt unserer Betrachtung das Einkommen dieser Werke sein. Da Beides, das Einkommen unserer Bahnen und deren Einfluss auf die Vermehrung der Werthe in enger Verwandtschaft zu einander stehen, so bringen die Thatsachen, die wir bereits für den letzteren aufgestellt, nothwendig die Vorstellung eines grossen Geschäfts auf unseren Bahnen mit sich. Der Werth von Land hängt von dessen Fähigkeit ab, einen grossen Ueberfluss von Produkten für den Transport zu ergeben. Es giebt kein anderes Land in der Welt, wo eine gleiche Summe von Arbeit eine gleiche Masse von Fracht für den Eisenbahn-Transport erzeugt. Ein Grund davon ist der, dass die grösste Menge unserer Produkte von roher, massenhafter Art und geringem vergleichsweisen Werth ist, eben hauptsächlich aus den Erzeugnissen des Bodens und des Waldes besteht. Wir fabriziren wenig Artikel von hohem Preis, da die Arbeit noch vortheilhaft auf das verwandt werden kann, was gegenwärtig ein geeigneteres Object der Industrie ist. Die grossen Massen der Artikel, die unsere Eisenbahnen verführen, sind Korn, Baumwolle, Zucker, Kohlen, Eisen, Nutzvieh und Artikel von ähnlichem Charakter. Der Unterschied zwischen dem Werthe eines Pfundes roher und fabrizirter Baumwolle zählt oft nach Dollars und doch zahlen beide für Fracht dieselbe Summe. Weizen, Wälschkorn, Vieh, Bretter, alle diese Güter zahlen eine hohe Summe für den Transport im Vergleich zu ihren Werthen. Ferner bringt der Transport vieler unserer wichtigsten Produkte für das Bedürfniss unserer heimischen Märkte einen Durchgangstransport mit sich. Man nehme nur einen Baumwolle erzeugenden Staat, wie Mississippi. Fast die ganze Bevölkerung dieses Staats ist mit dem Bau dieses Artikels beschäftigt. Von der ungeheuren Masse, die sie davon producirt, wird Nichts im Staate selbst verbraucht oder verwandt. Die ganze Niederlage geht auswärts. Aber da die gesammte Industrie des Volkes auf die Erzeugung dieses einzigen Stapelproduktes beschränkt ist, so folgt daraus, dass alle Artikel, die zum Verbrauch gehören, eingeführt werden müssen, so dass durch dieselben Canäle, durch welche die Baum-

wolle dieses Staates zum Markte fortgeführt wird, ein gleicher Werth oder Tonnenwerth, wie der Fall ist, eingeführt werden muss. Diese Nothwendigkeit beider, einer Auswärts- und einer Einwärts-Bewegung, gleich der Masse des Ueberflusses an Bodenprodukten, ist den Vereinigten Staaten eigenthümlich und einer der Gründe der grossen Einkünfte unserer Bahnen. So ist es eine gleich wahre Thatsache, dass neu angesiedelte Sectionen des Landes oft einen grösseren Betrag des Handels gewähren, als ältere. Es ist kein Zweifel, dass eine gleiche Summe von Arbeit in Illinois viermal so viel Wälschkorn und Weizen erzeugt, als in Massachusetts; folglich wird ein Mann, der im ersteren Staate lebt, der Eisenbahn viermal so viel Geschäft zuführen, als einer im letzteren. Beim Lichten des Bodens kommt es vor, dass der Transport von Brettern zwei bis drei Jahre lang einen grösseren Handel gewährt, als Ackerbauprodukte für einen gleichen Zeitraum. —

„Es ist daher ein grosser Irrthum, anzunehmen, dass ein Land, weil es noch jung sei, kein grosses Geschäft für eine Eisenbahn gewähren könne. In den südlichen und westlichen Staaten ist oft nur Ein Jahr nöthig, um den Boden für Erndten nutzbar zu machen, die sich in gleicher Art für eine lange Reihe von Jahren erneuern lassen. Der erzielte Ertrag und folglich der Ueberfluss ist in den jüngeren Landstrichen desshalb viel bedeutender, als in den schon länger angesiedelten. In den jüngeren — wenn auch die Zahl der Einwohner in beiden Fällen dieselbe ist — wird der auf entfernte Märkte gesandte Ertrag schon deshalb grösser sein, weil dort nicht jene Mannigfaltigkeit der Beschäftigungen herrscht, welche in älteren Gemeinden in bestimmten Grenzen fast alle ersten Bedürfnisse des Lebens, die in den Verbrauch einschlagen, liefern. In den neuangesiedelten Districten werden alle diese oft von entfernten Märkten mit schweren Transportkosten eingeführt. Die folgende Tabelle, aus officiellen Berichten entnommen, zeigt Kosten, Ausgaben und Einkommen aller Eisenbahnen des Staates Massachusetts von vier Jahren vor dem 1. Januar 1852:

Jahre.	Kosten.		Ausgaben.		Einkommen.	
1848	Doll.	46,777,009	Doll.	3,284,933	Doll.	6,067,164
1850	-	51,885,556	-	3,410,324	-	6,300,662
1851	-	56,106,083	-	4,002,847	-	7,287,342
Im Ganzen	Doll.	154,768,648	Doll.	10,698,104	Doll.	19,655,168.

Die obige Tabelle begreift mehrere kostspielige Bauten, die für die Entwickelung eines grossen Geschäfts zu früh eröffnet waren, in sich und zeigt natürlich ein weit ungünstigeres Bild der Productivität dieser Werke, als eine Durchschnittsaufstellung für eine längere Periode zeigen würde. Die productivsten Eisenbahnen von Massachusetts sind die, welche die Fabrik- und Handelsstädte verbinden, während die unproductivsten diejenigen sind, die für ihr Einkommen von den Ackerbauinteressen abhängig sind. Der Ackerbau dieses Staates liefert Nichts für die Ausfuhr, im Gegentheil giebt es dort kaum eine Stadt, die nicht für viele wichtige Lebensmittel von andern, entfernten Landestheilen abhängig wäre. Der geringe Ueberfluss, der erzielt wird, deckt kaum den Bedarf der unmittelbaren Nachbarschaft der Orte, wo er erzeugt wird. Wo dort nicht Fabrikanlagen an einer Bahnlinie liegen, ist die Bewegung von Gütern auf den Neuengland-Bahnen sehr beschränkt und erklärt so die vergleichsweise Unproduktivität der sogenannten Agriculturlinien. In den östlichen Staaten entschädigen andere Quellen des Geschäfts für den Mangel von Ackerbauprodukten zum Transport und so erweist sich doch die gesammte Capitalanlage als productiv. In den südlichen und westlichen Staaten liefert der Boden einen sehr grossen Ueberfluss, der oft auf die Meile eine grössere Masse Transport beträgt, als den östlichen Bahnen vom Ackerbau, dem Handel und den Fabriken zusummen zugeführt wird. Die Kosten der westlichen werden aber im Durchschnitt nicht die Hälfte der der östlichen betragen, und da die Preise ziemlich gleichförmig und eher höher auf den westlichen und südlichen sind, so muss der Ertrag der letzteren natürlich viel höher sein, als der der ersteren. Es ist leicht, zahlreiche Illustrationen für diese Thatsache zu geben. Das Einkommen der Cleveland-Columbusbahn ist grösser als das der Bahn am Hudsonriver seit der Eröffnung ihrer entsprechenden Linien, obgleich die erstere nur 135 Meilen lang ist und Doll. 3,000,000 kostet, während die letztere 114 Meilen lang ist und Doll. 10,000,00 kostet. Eisenbahnen in neu angesiedelten Landestheilen, dies gilt als allgemeine Regel, gebieten über ein weit grösseres Geschäft und ergeben natürlich einen grösseren Gewinn, als die in den älteren Staaten. Nehmen wir an, dass die Roh-Einnahme der Eisenbahnen in den beiden Abtheilungen des Landes dieselbe auf die Meile sei, so wird ihr Reingewinn in Gleichung zu den Kosten kommen

und kann dann zum Vortheil der westlichen und südlichen Bahnen als 2:1 angenommen werden."

Es hat sich seit diesen Betrachtungen, die aber in ihrer Gesammt-Auffassung heute noch in voller Geltung sind, Manches im Einzelnen geändert. So wenn Andrews sagt, die Vereinigten Staaten hätten keine inneren Märkte, so ist dies nicht mehr vollständig richtig. Als der grosse Markt für gesalzenes und geräuchertes Schweinefleisch ist Cincinnati gewiss so einzig, wie New-York für Getreide und Baumwolle, Baltimore für Taback. Doch werden wir bei den statistischen Nachweisen unserer Untersuchungen leicht die seitherigen Veränderungen in der ganzen Union, wie in den einzelnen Staaten wahrnehmen. Aber es ist die obige Darstellung der Kostenersparung des Transports wie der Rentabilität der Eisenbahnen gewiss von grossem Werthe, um eine Anschauung für die Art und Weise zu gewinnen, wie die Eisenbahnen auf Erhöhung der Produktion und Theilung der Arbeit wirken, und welche colossale Dimensionen diese Bewegung in Ländern gewinnt, die bei unermesslicher Ausdehnung reich an natürlichen Hülfsquellen und an einer energisch arbeitenden und industriell-intelligenten Bevölkerung ist. Für die Frage der Rentabilität von Eisenbahnen, so wichtig im gegenwärtigen Augenblick für Deutschland, können die obigen Betrachtungen und Schlüsse, die aus so einfachen grossen Gruppen der Gütererzeugung von Rohstoffen und ihrer Ausfuhr, der Fabrikindustrie und des Handels der Küste und ihrer Einfuhr ins innere Land gezogen sind, gewiss einen auch praktisch werthvollen Maassstab liefern. Grosse Eisenbahnlinien nach Gegenden führend, die mit einem reichen blühenden Ackerbau zugleich eine vielseitige entwickelte Industrie verbinden, werden kein so reiches Einkommen gewähren, als solche die nach Gegenden führen, wo einer der beiden Industriezweige der vorherrschende ist. In der Ausschliesslichkeit einer bestimmten Produktion, in der vielberufenen Abhängigkeit liegt gerade hier die Unabhängigkeit des Erfolges für alle Betheiligten, die Grösse neuerzeugter Werthe von Seiten der Producenten und der Erleichterung ihres Zugangs zum Markt und die Sicherung eines dauernden Transportgeschäfts für die Eisenbahn. Doch ist gerade die gegenseitige Abhängigkeit der Erzeugung und des Verbrauchs, welche die feine Ausbildung der modernen Arbeitstheilung hervorgerufen hat, fast eine sichere Gewähr für die Rentabilität fast aller Eisenbahnunternehmungen,

deren Lebensfähigkeit nicht durch andere Ursachen, wie hemmende Bedingungen des Verkehrs, mangelnde industrielle Energie des Volkes oder Fehler der Capitalverwaltung beim Bau und Vertrieb verkürzt wird. Die Steine des Anstosses, welche kleine Staaten, deren Souveränetät oft nur noch durch das Eisenbahnbudget in Nahrung erhalten wird, grossen Eisenbahnunternehmungen als kurzsichtige Concurrenten in den Weg legen, sind Warnungszeichen geworden, welche die Betheiligung des Staates als Unternehmer als wirthschaftlich fehlerhaft auch dem rein praktischen Verstande aufgezeigt haben. Wenn aber die Controlle des Staats über die Eisenbahnen aus sittlichen Gründen des Schutzes vor Gefahr und Uebervortheilung, wie aus der Thatsache eines mit der Bauerlaubniss gewährten Monopols der kürzesten möglichen Linie zwischen zwei gegebenen Punkten als staatsrechtlich begründet und als volkswirthschaftlich zweckmässig erachtet wird, so dürften gerade Erfahrungen, wie sie im Staate Massachusetts gemacht worden sind, dass einzelne Bahnen als ausnehmend einträglich, andere als unproduktiv, alle zusammen aber als fruchtbares Capital sich erweisen, die Frage zur öffentlichen Diskussion bringen, ob bei Gewährung des Baues voraussichtlich reichen Gewinn bringender Linien von Seiten des Staates nicht die Bedingung gestellt werden kann und darf, dass die Gesellschaft, welche die betreffende Erlaubniss erhält, auch einen Theil der unproduktiven aber als Verbindungsglieder nützlichen oder nothwendigen Linien zu gleicher Zeit zu bauen und zu verwalten sich verpflichte. Man sage nicht, wenn die Bahn nothwendig ist, wird sie sich auch rentiren. Selbst bei dem reichsten Einkommen des Transportgeschäfts im Verhältniss zur Meilenzahl der Bahn, können Terrainschwierigkeiten wie Berge und Flüsse die Unternehmung für eine besondere Gesellschaft schon durch die ungeheure Capitalanlage des Baues unmöglich machen.

In gewisser Beziehung sind diese unsere Deductionen, wie unsere folgenden statistischen Nachweise ein abschliessendes Werk für die bisherigen Bedingungen der Produktionsvermehrung in den Vereinigten Staaten. Denn mit der Aufnahme neuer, in kurzer Zeit aufblühender Staaten wie des von Nevada in den Unionsverband, mit dem in Angriff genommenen Riesenbau der Pacificeisenbahn, welche, mitten durch die reichsten Agricultur-, Industrie- und Minendistrikte führend, den atlantischen mit dem stillen Ocean verbinden wird, einer Schöpfung der industriellen F

die neben dem Kriege und trotz desselben, vielleicht auch durch dessen symphatische Erregung geweckt worden sind, mit Unternehmungen, wie die Flussregulirung des Mississippi und der Schutz und die Eroberung von Tausenden von Ackern seines Thales für die Agricultur, mit Allem diesen wird für die Ver. Staaten eine neue Aera industrieller Grösse entstehen, die an Umfang und Bedeutung für die Welt Alles übertreffen wird, was die kühnste Berechnung volkswirthschaftlicher Vorausbestimmung zu ersinnen vermag. Selbst die Ausfälle an produktiver Arbeitskraft und an Werthüberschüssen in Folge der Ausgaben der unproduktiven Kriegsarbeit und der Störung und Schädigung des internationalen Verkehrs, Defekte, welche der Bürgerkrieg unwiderruflich in seinem Gefolge trägt, sind verschwindende Momente gegen den Reichthum, den der anwachsende Strom des Verkehrs bringt, der plötzlich erwachen wird, wenn die direkte Eisenbahnverbindung des Ostens und des Westens dieses grossen Continents eintritt, vielleicht so plötzlich, wie der elektrische Strom, wenn die Pole einer Batterie sich berühren. Nach zwanzig oder dreissig Jahren wird es möglich sein, eine noch weit grossartigere Geschichte der amerikanischen Produktion und der Einwirkung der Eisenbahnen auf die Zunahme der Bevölkerung zu schreiben, als gegenwärtig.

Eine weitere Bedeutung der Eisenbahnen für die Theilung der Arbeit und hiermit für die Volksvermehrung der Städte, wo diese herrscht, liegt in der Ersparung der Zeit.

Hier tritt ein wesentlicher Unterschied der Städtebildung in Europa und in Amerika zu Tage, der gewiss diesen beiden Faktoren der Kosten- und Zeitersparung durch gute Communicationswege zuzuschreiben ist, der nicht genug hervorgehoben werden kann, um das rasche, vom verschwindenden Momente der Einwanderung unabhängige Emporblühen der Städte in Amerika im Gegensatz zu deren langsamer Entwickelung in Europa zu begreifen. Wir wollen es vorweg kurz zusammenfassen. Die Quellen die der Volksvermehrung der Städte aus der Zeit- und Transportkosten-Ersparniss guter Communicationswege zufliessen, gingen in Amerika der Städtebildung voran oder mit ihr Hand in Hand, in Europa entsprangen sie erst langsam nach bereits geschehener Bildung der Städte.

In Europa hatte die Entstehung der Städte mit weit grösseren Hindernissen zu kämpfen, als in der neuen Welt, die „keine Ruinen und keine Basalte“ hat, wie Göthe meint oder die, um ohne Bild zu sprechen keine feudalen Herren mit ihren Vasallen und ihrer Raublust kannte. In Europa hatten die ersten Verbände der menschlichen Gesellschaft, welche Gewerbe und Handel trieben und so das Spiel der Theilung der Arbeit ins Rollen brachten, eine grosse Menge Capital an Tauschmitteln wie an Menschenkräften für den blossen persönlichen Schutz gegen die Gewaltthaten und Plünderungen der Stammherren des europäischen Adels aufzubieten. In gleichem Verhältniss mit dem Sinken des die Arbeit verachtenden Adels blühten die Städte empor. Bürger kommt von Burg; und die Stadt war die Burg der ersten industriellen Bevölkerung. Dass jener Capitalaufwand für den Schutz des Verkehrs nicht gering war, wird man begreifen, wenn man liest, dass eine einzige Stadt wie die freie Reichs- und Handelsstadt Nürnberg zum Schutze ihrer auf die Messen ziehenden Kaufleute ein eigenes Heer von 50,000 Bewaffneten zu erhalten hatte. Wenn man aber hier von den Transportkosten und dem Capitalaufwand für den Schutz ganz absieht, so bleibt immer zur Ueberwindung aller jener Hindernisse des Verkehrs, des Angriffs von Feinden, schlechter Strassen, schlechter Stationen u. s. f. eine grosse Summe verlorner Zeit.

In den Vereinigten Staaten springen die Städte als freie Kinder des Landes empor ohne das schwere Panzerhemd der Mauern, welches die ersten jugendlichen Bewegungen hemmt; sie entstehen eben da, wo sich günstige Bedingungen für die Theilung der Arbeit und den Austausch der Güter finden; sie entstehen, wie wir in unserer Arbeit über den Mississippi in Faucher's und Michaelis' Vierteljahrschrift für Volkswirthschaft historisch nachgewiesen, an grossen Flüssen da, wo der Bau von Deichen oder das hohe Ufer das Land vor Ueberschwemmung schützt und zugleich Gelegenheit giebt, mit dem Handel des grossen Stromes in Verbindung zu bleiben. Aber mit und vor der Entstehung der Städte war von je unter den amerikanischen Ansiedlern das rastlose Streben lebendig, jede Ansiedlung, ja jede Farm sofort durch Strassen mit den grösseren Canälen des Handels zu verbinden, ja man kann in gewisser Beziehung sagen, der Bildung der Städte ging die verbindende Strasse voran. Die Energie des Pioniers, des Kaufmanns, d

striellen haben hier vermocht, was das römische Weltreich durch seine militärischen Strassen, die auch zur Städtebildung Veranlassung wurden, bewirkt hatte. Diese Entstehungsart der Städte aus rein volkswirthschaftlichen Faktoren war es gerade, welche die Bevölkerung der Vereinigten Staaten so frühzeitig zur staatsbürgerlichen Freiheit und zum consequenten Selfgovernment befähigt hat. Der Einzelne fühlte sich überall bei dem unmerklichen Uebergang von Stadt und Land als Glied des grossen Ganzen, als Sohn des Landes, der ganzen Union, er war nicht das Kind der Stadt hinter schützenden Mauern, der Privatmensch, der sich gegen alles Aeussere, seien es raubritterliche Junker oder berechtigte Einflüsse des Staats auf die Municipalität, wie gegen einen äusseren Feind verhält. Das grosse Hinderniss des Verkehrs auf diesem weitausgedehnten Gebiete, das auch durch Landstrassen und Canäle nicht vollkommen gehoben wurde, war nur die Ueherwindung von Zeit und Raum zwischen den einzelnen Städten. Mit dem Bau der Eisenbahnen wurde dies für die grössten Strecken gehoben, ohne dass die Transportkosten den Gewinn der Ausfuhr verzehrten. Ein ebenso wichtiges Moment, das mit diesem neuen Transportmittel gewonnen war und den Städten neue Industriezweige und Theile der Landbevölkerung zuführen musste, war die Zeitersparniss. Auch hier wie bei den Landstrassen kann man sagen, dass die Eisenbahn namentlich in den neuen Territorien häufig der Städtebildung voranging. Und wenn der einsame Trapper im Urwald die Spuren von Eisenbahnschienen und Trümmer von Maschinen findet, so sind dies ebenso bedeutungsvolle Zeugen menschlicher Energie wie in Europa die ausgegrabenen Monumente einer grossen Vorzeit. Die Ersparung der Zeit erweist sich also auch hier als mächtiges Moment des Fortschritts, wie sie der wichtigste Endzweck der Maschine, der Repräsentantin der Arbeitstheilung, wie sie in ihren Folgen der höheren menschlichen Bildung und der Arbeit des Gedankens Raum und Nahrung gewährt. Hier brauchen wir diesen Faktor nur anzuführen. Der Beweis der Zeitersparung durch die Eisenbahn liegt in der Erfahrung eines Jeden, der sie benutzt. Die direkten Bezüge dieser Zeitersparung aber auf die Arbeitstheilung und damit die Volksvermehrung der Städte sind mit den übrigen Wirkungen der Eisenbahnen zu innig verbunden, als dass sie in der Betrachtung isolirt werden könnten. Welche gewaltige Summe der Zeitersparung wird

aber durch Bahnen gewonnen, wie die in Angriff genommene Pacific-Eisenbahn, wenn man den vielmonatlangen Seeweg um Cap Horn damit vergleicht!

Andere Vortheile aber, die zur Steigerung der Produktion in den nordamerikanischen Städten nicht wenig beitragen — Faktoren die wir erwähnen müssen, da sie die Benutzung und die Wirkungen des Eisenbahnverkehrs vergrössern — sind die vollkommene Verkehrs- und Gewerbefreiheit, die Freizügigkeit und die Tendenz unserer Steuergesetzgebung, die Produktion als solche von jeder Belastung frei zu geben, eine Tendenz, die in allen Staaten der Union herrschte, und nur für den Augenblick der grimmen Nothwendigkeit des Bürgerkrieges weichen musste. So sind Schlacht- und Mahlsteuern dort unbekannte Dinge und solche, wogegen sich jeder Farmer empören würde. Für das eigene Produkt und sei es im grössten Maassstabe erzeugt, wie in grossen Fabriken, Bierbrauereien u. s. f. hat der Producent in den meisten Staaten der Union gar keine Steuern zu entrichten, weder an die Centralregierung, noch an den Staat, noch an die Gemeinde. Die Steuer trifft das Produkt erst, wenn es aus der Hand des Producenten in die des Händlers übergegangen ist. Nur für die Werkzeuge, das stehende Capital an Maschinen, Gebäuden u. s. f., „real estate", hat auch der grosse Producent zum Steuereinkommen beizutragen. Die Mittelklassen trifft dies daher meist gar nicht. Die Produktionssteuer soll auch vor Allem die Mittelklasse verschonen, den fruchtbaren Boden für neue Quellen der Produktion; denn hier müssen wir den lebhaftesten Puls des Anreizes zur Produktion suchen, da mit dem erwachenden Erhaltungssinn des kleinen Capitals auch die Lust entspringt, höher zu streben und Wohlhabenheit und Reichthum zu erwerben. Dieser Hemmschuh, wie ihn jene Steuer ausdrückt, wo sie über ein weises Maass hinausgeht, war in den Städten der Union gar nicht vorhanden und die Produktion auch von Manufakturen erwachte mit der weiten Ausdehnung des Marktes durch die Eisenbahnen in der fruchtbarsten Lebendigkeit bald hier, bald dort, wo billige Zufuhr von Rohmaterial und billiger Arbeitslohn lockende Aussichten versprachen.

Wenn es etwas giebt, was auf die grosse industrielle Entwickelung dieser Republik einen Schatten zu werfen droht, so sind es die schutzzöllnerischen Bestrebungen der pennsylvanischen Eisenwerkbesitzer und anderer nördlicher Fabrikanten. Der Ameri-

kaner ist oft das zu vorherrschend, was der Europäer zu wenig ist, was Plato in seiner Idealrepublik als Unterschied des Menschen vom Thiere fordert „ein politisches Wesen“. Dass der Freihandel von den bittersten Feinden der Union, den Engländern und den Sklavenhaltern des Südens gefordert wird, macht die Massen in den Vereinigten Staaten blind gegen die Wahrheit, die man auch vom Feinde lernen kann und soll, und macht sie leicht verführbar für die Protektionisten, welche es nicht versäumen, den Freihandel als das eigensüchtige Interesse der Feinde darzustellen. Doch der Amerikaner lernt schnell. Haben wir doch das Erstaunliche erlebt, dass er sich den Racendünkel und die Billigung der Produktionsweise durch Sklavenarbeit, jahrhundertalte Vorurtheile, innerhalb vier Jahren abgewöhnt hat! Nun so wird er sich auch den Schutzzoll abgewöhnen, wenn in nicht langer Zeit die weiter verbreitete Intelligenz und das muthige, darunter leidende Ackerbauinteresse für den Freihandel in die Schranken treten wird.

Wir müssen es also festhalten als positives Gesetz der Bevölkerungszunahme, dass Alles was die Produktion in einem Lande steigert, auch dessen Bevölkerung vermehrt. Da diese Steigerung der Produktion vorzüglich von der Theilung der Arbeit abhängt, so werden vorzüglich die Städte die mächtigen Mittelpunkte der Produktion werden. Wenn daher die zwingende Nothwendigkeit für gute und billige Gütererzeugung die Producenten und die Kaufleute ohnedies in den Städten zusammenführt, so werden diese prädestinirten Mittelpunkte mannigfaltiger Produktion und Güteraustauschung des Ertrags aus dem Transport halber auch am ehesten durch Eisenbahnlinien verbunden werden. Rückwärts wieder werden aber die Eisenbahnen die Städteproduktion noch mehr steigern, da sie die Nahrung des Rohmaterials, billiger, in kürzerer Zeit, in grösseren Massen und von entfernteren Bezugsquellen für die Sättigung der Gütererzeugung herbeischaffen, als vordem geschah. Mit dieser Förderung der Produktion und der erleichterten Herbeischaffung von Nahrungsmitteln werden sie nothwendig zur Vermehrung der Städtebevölkerung beitragen. Durch die Eisenbahnen wird zwar, wie wir gezeigt, namentlich in jungen Ländern, wo noch Tausende von Ackern fruchtbaren Landes auf den Pflug warten, auch die Bevölkerung des Landes vermehrt werden, da der eröffnete Absatz nach fremden Märkten den leichtern Eintausch

fehlender Consumartikel und damit die leichtere und vortheilhaftere Ernährung und Beschäftigung einer grösseren Menge von Menschen herbeiführt. Wir müssen aber hier der Thatsache Rechnung tragen, dass dann in diesen aufblühenden Ackerbaustrichen schnell neue Städte entstehen werden. Denn den Städten kommen alle Vortheile der Eisenbahnen zur Ausnutzung zu Gute, nicht so dem Lande. Während einerseits die Ersparung der Transportkosten bei grossen Entfernungen vom Markte eine Lebensbedingung für den Ackerbau und das Land wird, so ist die Ersparung der Zeit für den Transport und die Unabhängigkeit der Eisenbahn von den Jahreszeiten dem Lande vornehmlich nur für die Zeit nach der Erndte von Nutzen. Für die Städte aber, wo die Ackerbauprodukte weitere Handelsobjekte werden, deren guter Absatz von Zeitersparung und freier Benutzung jeder Jahreszeit abhängig ist, haben jene Vortheile der Eisenbahnen eine zehnfache und unaufhörliche Gewalt. Die Bevölkerung in den Städten wird daher durch dieselben rascher, als die auf dem Lande vermehrt werden, da in jenen auf einem kleineren gegebenen Raume ein reicheres Spiel erzeugender Kräfte durch verfeinerte Theilung der Arbeit hervorgerufen wird. Es muss also hier die Zunahme im Verhältniss zur Gesammtbevölkerung höhere Procentzahlen in gegebener Zeit aufzeigen und um so höhere, je grösser und volkreicher die Städte bereits sind, je höher, reicher und mannigfaltiger das System der Arbeitstheilung sich bereits entwickelt hat. Als Faktoren, welche die Eisenbahnen zu jenen Wirkungen vor allen andern Communicationsmitteln befähigen, haben wir erkannt:

1) Die Unabhängigkeit derselben von der Jahreszeit.
2) Die Ersparung der Transportkosten.
3) Die Ersparung der Zeit für den Transport,

und als Folge dieser Momente

4) Die Erweiterung des Marktes.

Wenn man Bewegungsgesetze aufstellt, darf man aber ihre Störungen nicht vergessen. Man darf nicht vergessen, dass auch andere Ursachen: das Entstehen oder Erlöschen eines Fabrikzweiges, die Eröffnung oder Versiechung einer Kohlen- oder Metallmine, das physische Verkommen oder das fruchtbare Gedeihen einer Bevölkerung aus ethischen oder physiologischen Gründen, der entstehende oder wo anders hin verlegte Knotenpunkt von Eisenbahnen und anderen Communicationswegen, eir

massenhafte Auswanderung oder Einwanderung aus politischen, religiösen oder industriellen Motiven, kurz man darf nicht vergessen, dass die mannigfaltigsten localen Umstände im Stande sein können, jenes Bevölkerungsgesetz nicht zur Wirkung kommen zu lassen oder zu verdecken, in einzelnen Fällen auch das Land oder kleinere Orte in schnelleren Proportionen der Bevölkerungszunahme steigen zu lassen, als die grösseren Städte, oder trotz der Eisenbahnen die Zunahme der Gesammtbevölkerung sinken zu lassen. Aber im Grossen und Ganzen und mit Ausschluss solcher Störungen muss sich jenes Gesetz immer bewähren. In seinen nothwendigen Folgen und den weiteren Wellenkreisen seiner impulsiven Kraft wird es eine Umwandlung unserer ganzen Gesellschaftsverhältnisse bedingen, die Bevölkerungszahl in den grösseren Städten mächtig anschwellen lassen, kleinere Orte oft ganz veröden, aber Intelligenz, Arbeitstheilung und Tauschbeweglichkeit auch in die Ackerbaudistrikte einführen. Wir brauchen aber die Wirkungen dieses Gesetzes nicht blos theoretisch und als Zukunftsconjecturen zu deduciren, sie müssen sich statistisch in schwächeren Strömungen und Anschwemmungen schon nach dem Entstehen von Landstrassen und Canälen und als erste Folgen aller Arten schnelleren und billigeren Gütertransports nachweisen lassen, sie müssen als Wirkungen eines mit Nothwendigkeit aus thatsächlichen Voraussetzungen erschlossenen Gesetzes schon in den ersten Decennien erscheinen, nachdem Eisenbahnen gebaut worden und in Betrieb gekommen sind.

Wenn wir uns nun zur Begründung unserer volkswirthschaftlichen Schlüsse im Weiteren die Aufgabe stellen, das schon in der Gegenwart mächtige und zukunftsreichere Gesetz auch statistisch in seinen Wirkungen auf dem Boden der Vereinigten Staaten nachzuweisen, so glauben wir, dass auf diesem Boden die statistischen Ergebnisse um so stärker ins Gewicht fallen, als der vorherrschende Charakter der wirthschaftlichen Bewegung innerhalb dieses grossen Verbandes von Ackerbaustaaten dem Processe der Bevölkerungszunahme in den Städten, im Vergleich zu der des Landes, wie er durch die Eisenbahnen eingeleitet und genährt wird, geradezu und mit immer neuer Gewalt entgegenarbeitet. Alle grossen Strömungen und aller Wechsel der Wohnsitze innerhalb der Union und von Aussen her kamen zunächst stets der Bevölkerung des Landes, und nicht der der Städte zu Gute. Die Sklaveneinfuhr und die Sklavenzucht, die Einwanderung

der freien Weissen, die Wanderschwärme, die von den östlichen Küsten nach dem Westen, und nach dem Süden ziehen, wenden sich vorherrschend dem Ackerbau und der Arbeit in den Minen zu. Dies Letztere muss man namentlich in's Auge fassen, wenn man den scheinbaren Widerspruch gegen unsere Annahme begreifen will, dass durch die Eisenbahnen auch die gesammte Bevölkerung vermehrt wird, wie er in den nördlichen industriell so entwickelten Staaten von Vermont, Newhampshire und andern statistisch sich herausstellt, wo trotz der Eisenbahnen, die Zunahme der Bevölkerung des Landes wie der Städte, oft nicht das normale Maass von 25 pCt. in 10 Jahren erreicht, ja selbst ein Minus zeigt. Aber die wanderlustigen Arbeiter des amerikanischen Nordens, so geschickt, in ihrer Beschäftigung zu wechseln, bald Handwerker, bald Kaufleute, bald Ackerbauer zu sein, sind oft in wahren Völkerwanderungen nach Californien, Kansas, Newada, ja auch nach Virginien und nach dem Süden gezogen. Ausserdem, dass Wenige zurückkehrten, meist nur die aus dem Süden, wurden gerade dadurch die kräftigsten Stämme für die neu aufzuspriessende Generation der nordischen Bevölkerung entzogen. Dazu kommen, um die vorherrschende Besiedelung der grossen westlichen Ackerbaudistrikte noch mehr zu fördern, der Reiz, den alle Gesetze und Vortheile der Staaten und der Bundesregierung und alle Gunst und aller Reichthum der Natur gewährt: das Heimstättegesetz und die Förderung der Agricultur durch das Government, die Millionen Acker unbebauten Landes, oft aus den fruchtbarsten Bottomländereien bestehend, die nur der Pflugschar und der Saat bedürfen, um sofort und jahrelang die reichsten Erndten zu gewähren.

Wenn demnach trotzdem mit dem Fortschritt der Eisenbahnbauten die Procentzahl der Bevölkerungszunahmen in den grossen Städten eine höhere innerhalb einer gegebenen Zeit ist, als auf dem Lande, so kann die Causalverbindung dieser grösseren Vermehrung mit der Wirkung der Eisenbahnen auf die Theilung der Arbeit gewiss nicht der Vorwurf treffen, dass aus einer blossen Zeitfolge eine Ursache hergeleitet worden und der Trugschluss „post hoc, erga propter hoc“ — nach diesem, folglich durch dieses — gemacht worden sei. Denn nehmen wir zu allen obigen der Bevölkerungszunahme in den Städten ungünstigen Bedingungen noch die unbestreitbare Thatsache hinzu,
die Sterblichkeit der Städtebevölkerung, namentlich

weit grösser ist, als die des Landvolkes, so bleibt eben für die höhere Procentzahl der Stadtvolks-Vermehrung kein anderer stichhaltiger Erklärungsgrund mehr übrig, als die Wirkung der Eisenbahnen auf die Erhöhung und Verfeinerung der Produktion.

Wie dies Gesetz der Bevölkerungszunahme aber, das mit dem Bau der Eisenbahnen in die Erscheinung tritt, in seine feineren Wirkungen sich verzweigt, wie es auf das Verhältniss der grösseren Städte unter sich und zu den kleineren wirkt, welche Zweige der Gütererzeugung stationär bleiben, welche auffallend gefördert werden, alles dies lässt sich am klarsten nachweisen, wenn wir auf dem grossen Terrain unseres Vorwurfes die einzelnen Staaten in ihrer Bevölkerungs- und Capital-Statistik betrachten und dann die grossen Städte der gesammten Union in ihrem Verhältniss zum Lande, im Vergleich zum Fortschritt der Eisenbahnen zusammenfassen. Für diesen Theil unserer Aufgabe liegt mir reichliches officielles Material im Census von 1790 bis 1860 vor. Die Procentzahlen der Städtebevölkerungen und die der Landdistrikte habe ich aber selbst berechnen müssen. Ich fand diese mühsame Arbeit um so nothwendiger, da sich nur auf diese Weise eine congruente und übersichtliche Vergleichung geben lässt. Als Nebengewinn wird es aber gewiss für unsere Leser von Werth sein, eine grosse Total-Anschauung der Bevölkerungs- und Capitalverhältnisse der gesammten Union sowohl, wie der einzelnen Staaten zu gewinnen, und zur Orientirung bereit zu haben.

Ausser den mir in meiner amtlichen Stellung zugänglichen Quellen verdanke ich der statistischen und geographischen Gesellschaft von New-York viel schätzenswerthes Material.

Ehe wir aber an die Benutzung dieses Materials gehen, glauben wir im Interesse des deutschen Volkshaushalts eine Episode einschalten zu müssen, die für das Verhältniss der Eisenbahnen zu den Canälen, für die relative Rentabilität beider und für die Steigerung des Grundwerthes in der Nähe der Eisenbahnen maassgebende Gesichtspunkte aufstellt. —

Wenn aus einer grossen und gewaltigen Ausdehnung und Schnelligkeit des Verkehrs, wie sie mit den Eisenbahnen gegeben werden, ein Bevölkerungsgesetz mit grossen Wirkungen entspringt, so muss sich diesselbe Gesetz, wenn auch in kleinerem Maassstabe bei allen Eröffnungen und Verbesserungen von Verkehrs-

wegen als wirksam erweisen, beim ersten Saumross und Maulthier, das über die Berge hinweg, „sich im Nebel seinen Weg sucht“, beim ersten Güterwagen, der von bewaffneten Kaufleuten bewacht auf schlechten Strassen zu den Messen gefahren, bei der Schifffahrt auf dem „länderverbindenden“ Meere, bei der macadamisirten Landstrasse, die nach einer öden Wildniss, von armem oder verbrecherischem Volke bewohnt, eröffnet oder in ein Dorf von cretinartigen Kohlen- und Waldbauern industrielles Leben, höhere Gesittung und Gesundheit und damit Zunahme der Bevölkerung bringt, vor Allem aber bei den Canälen, welche Städte und Land und die alten grossen Handelswege der Ströme unter sich und mit dem Meere verbinden. Auch in den Vereinigten Staaten entsprang das erste Aufblühen der Industrie in den nördlichen Staaten aus dem energischen Angriff des Canalsystems, das den St. Lawrencestrom und den Hudson mit den grossen, Binnenmeeren gleichenden See'n des Nordens und mit dem Stromgebiete des Mississippi verband. Diese Canalbauten wurden auch nicht ausgesetzt, als schon concurrirende Eisenbahnen längs derselben Linien, wie die Canäle, liefen.

Hier aber hat schon unser obiger Gewährsmann Andrews auf das Gesetz unserer Aufgabe aufmerksam gemacht und dessen Wirkungen als Kräfte geschildert, die mit dem Bau der Canäle so gut, wie mit dem der Eisenbahnen gelöst werden, wenn es gleich in dem gegebenen Falle, wo die Erweiterung der grossen Canäle mit dem Bau der Eisenbahnen in gleiche Zeiträume fiel, schwer sein dürfte, zu entscheiden, welchem Faktor der Verkehrsverbesserung die Zunahme der Bevölkerung und die Steigerung des Grundwerthes und der Wertherzeugnisse zuzuschreiben sei. So stellt er bei Gelegenheit der Beschreibung des Illinois-Michigan-Canals, der eben das Canalsystem der nördlichen See'n und des atlantischen Meeres mit der südlichen Wasserstrasse des Mississippi verbindet und der Eisenbahnlinien, die vom Gebiet der See'n nach Illinois führen, folgende Betrachtungen an:

„Dieser Canal wurde im Mai 1848 eröffnet und die erste Sektion der Chicago-Galena-Eisenbahn im März 1849. Im Jahre 1847, dem Jahre vor Eröffnung des Canals war der Grundbesitz und das persönliche Eigenthum im County Cook, dessen Hauptstadt Chicago ist, auf Doll. 6,189,385 geschätzt und die Staatstaxe betrug Doll. 18,162. Im folgenden Jahre, als der Canal eine Saison lang dem Verkehr offen war, stieg die Werthschätzung

auf Doll. 6,986,000 und die Staatstaxe auf Doll. 25,848. Dieser Werth stieg 1851 noch höher bis zur Summe von Doll. 9,431,826 und die Staatstaxe auf Doll. 56,937. Die Bevölkerung von Chicago im Jahre 1840 war 4,479 und der Werth des Eigenthums nicht weit von Doll. 250,000, während im Jahre 1851 die Bevölkerung ungefähr 36,000 und der abgeschätzte Werth von stehendem und mobilem Capital Doll. 8,562,717. Im Jahre 1847 war die Bevölkerung nach dem Stadtcensus 16,859, im Jahre 1848 war sie 20,023, im Jahre 1849 23,047 und im Jahre 1850 nach dem Vereinigten Staatencensus 29,963 und hat also doppelt so reissend zugenommen nach der Vollendung des Canals, als vorher. Die Bevölkerung ist jetzt im August 1852 nahezu, wenn nicht vollständig 40,000.“ *)

„In Bezug auf diese Schlussfolgerungen innerer Verkehrs-Verbesserungen auf das Wachsthum und die Handelszustände des Westens wird es gut sein, dieselben Reihen der Prüfung aufwärts zu verfolgen zum Wachsthum gewisser Punkte des Ostens, wie Buffalo, New-York, Oswego, Boston und anderer Städte, die vermöge der Verbindung des inneren Canalnetzes der Staaten New-York und Massachusetts von demselben Handel berührt werden.

Die Bevölkerung folgender Städte war:

	Im Jahre 1800	Im Jahre 1850
von New-York mit Vorstädten	63,000	 700,000
Boston.....	38,000	 212,000
Philadelphia .	73,000	 450,000
Cincinnati...	750	 115,436
Buffalo	—	 42,260
Oswego	—	 12,205
Albany	5,349	 50,763
Chicago....	—	 29,963
St. Louis ...	2,000	 77,860

Daraus geht hervor, dass in den Jahren von 1800—1850 die Bevölkerung von New-York und seiner Vorstädte sich alle 16 Jahre verdoppelt hat, Boston alle 25¼ Jahre, Philadelphia alle 20 Jahre,

*) Diese Schätzung ist nicht zu hoch gegriffen; denn wie wir später sehen werden, stieg die Bevölkerung von Chicago in den 10 Jahren 1850—1860 von 29,963 bis zu 109,260. So wächst durch Canäle und Eisenbahnen die Bevölkerung einer Stadt, deren Hausthüren sich nach dem Grasmeere der menschenleeren Prairie öffnen. A. d. V.

Cincinnati alle 6½ Jahre, Albany alle 15 Jahre, St. Louis alle 9½ Jahre. Dies begreift den Zeitraum eines halben Jahrhunderts; aber von 1810 bis 1850, in einer Periode von 40 Jahren verdoppelte sich die Bevölkerung von New-York alle 15 Jahre, die von Philadelphia alle 18½ Jahre, die von Boston alle 18½ Jahre, die von Albany alle 16 Jahre, die von Cincinnati alle 7 Jahre, die von St. Louis alle 9½ Jahre, die von Buffalo alle 8½ Jahre und die von Detroit alle 8½ Jahre.

Von 1820 bis 1850 in einer Periode von 30 Jahren, verdoppelte sich die Bevölkerung von New-York alle 13 Jahre, die von Philadelphia alle 16 Jahre, die von Boston alle 15 Jahre, die von Albany alle 15½ Jahre, die von Cincinnati alle 7½ Jahre, die von St. Louis alle 7 Jahre, die von Buffalo alle 6½ Jahre, die von Detroit alle 8 Jahre.

Von 1830 bis 1850 in einer Periode von 20 Jahren — damals war der erste Census, der nach der Eröffnung des Eriecanals aufgenommen wurde, aber es war, bevor der Einfluss des letzteren wegen der Nichtvollendung des Ohiocanals und der Seitencanäle an der Seeküste besonders gefühlt wurde — war der Zeitraum der Verdoppelung der Bevölkerung in New-York 15 Jahre, in Philadelphia 17½ Jahre, in Boston 20 Jahre, in Albany 20 Jahre, in Cincinnati 8½ Jahre, in St. Louis 5½ Jahre, in Buffalo 8½ Jahre, in Detroit 6 Jahre, in Cleveland 5 Jahre, in Sandusky 5 Jahre.

Und von 1840 bis 1850 in einer Periode von 10 Jahren, innerhalb welcher fast die Hälfte der westlichen Bevölkerung Exporteure geworden waren, und dies zwar durch Hülfe der Ohio- New-York- und Philadelphia-Canäle und der verschiedenen Eisenbahnlinien, war die Wirkung dieser Einflüsse auf die Periode der Verdoppelung wahrhaft erstaunlich, aber rückwirkend vom Osten auf die westlichen Städte noch wunderbarer. Im Verhältniss der Procentzahlen seiner Zunahme in diesen 10 Jahren würde New-York seine Bevölkerung in 12 Jahren verdoppeln, Boston in 12 Jahren, Philadelphia in 12½ Jahren, Baltimore in 13½ Jahren, Albany in 16½ Jahren, Cincinnati in 6 Jahren, St. Louis in 4 Jahren, Buffalo in 8½ Jahren, Detroit in 9 Jahren, Cleveland in 6½ Jahren, Sandusky in 5½ Jahren, Chicago in 4 Jahren, Milwaukie in 3½ Jahren, Toledo in 6 Jahren, Oswego in 8 Jahren.

Daraus geht hervor, dass jede neue Verbesserung des Verkehrs durch unvermeidliche Gesetze gezwungen ist, seinen Tribut

einem grossen Canal des inneren Handels zu zahlen. Die Existenz eines solchen Canals hat indirekt die Nothwendigkeit der Verbesserung erzeugt und dasselbe Gesetz, welches sie in's Leben rief, muss nothwendig durch einen rückwirkenden Impuls seinen Schöpfer schadlos halten. Ehe dieses Jahrhundert dahingeschwunden sein wird, werden die Vereinigten Staaten der Welt unzweifelhaft ein Schauspiel gewähren, das unerreicht in der vergangenen Geschichte ist."

„Mehr als fünfzig Millionen freier Republikaner, alle gleiche Bürger eines Bundes unabhängiger Staaten, vereinigt durch verwandte Sympathien und Hoffnungen, durch Anhänglichkeit an die Principien politischer und religiöser Freiheit und die der Selbstregierung, verbunden durch eine gemeinsame Sprache und harmonische Gesetze und den heiligen Vertrag der Union werden in gleicher Weise durch unlösbare Bande gegenseitiger Abhängigkeit und gemeinsamer Interessen verbunden sein. Die entferntesten Theile des Bundes werden nahe Nachbaren werden durch die Canäle und die verschiedensten Theile werden durch Eisenbahnen an einander gekettet werden. Die ganze Bevölkerung vom stillen Ocean bis zum nordatlantischen Meer, von den grossen See'n bis zum Golf von Mexico wird die Künste des Friedens und der Wissenschaften pflegen und erregt und getragen werden durch den eingebornen Wetteifer für die Erfüllung der Mission des amerikanischen Volkes."

Diese hochtönende Prophezeiung klingt wie ein Traum Bacons von Verulam, und doch bleibt sie schon jetzt hinter den Thatsachen zurück, die ihre Erfüllung gewährleisten. Denn unser Autor wusste noch Nichts von der Flussregulirung des Mississippi, von der Pacificeisenbahn, die mitten durch die ganze Breite des Continents und über die Felsengebirge hinweg, den atlantischen Ocean mit dem stillen Meere verbindet, Nichts von der Telegraphenlinie, die von der Westküste dieses Continents über die Behringsstrasse nach dem Amurgebiet gezogen, die grossen Festlande von Amerika, Asien, Europa und Afrika in gegenseitige Verbindung blitzesschneller Mittheilung durch die Sprache bringt. Der Einfluss jener Riesenwerke auf die Cultur und Bevölkerungszunahme der Vereinigten Staaten in Verbindung mit den hohen Arbeitslöhnen und Gesetzen, wie das Heimstättegesetz, Vortheilen, die Millionen neuer Einwanderer in's Land ziehen werden, lässt erwarten, dass selbst die Wunden, die der Bürger-

krieg dem Capital an Besitz und Menschenkraft geschlagen, in kurzer Zeit heilen werden. Und was die künftige Fortdauer des Friedens betrifft — hat man sich dort je von einem inneren Kriege träumen lassen, war es nicht wirklich nur die Sklaverei, diese Anomalie mit allen Institutionen des Landes, die sich wie Oel und Wasser nie mit denselben vereinigen konnte, die im Stande war, diesen furchtbaren Krieg zu erzeugen? Wer von den Amerikanern soll je wieder die Waffen gegen sein eigenes grosses Vaterland erheben, nachdem diese furchtbarste und mächtigste Rebellion, welche je die Geschichte gesehen hat, niedergeworfen ist. Der Frieden im Lande wird nach diesem Kriege nie wieder gestört werden.

Aus der obigen Darstellung Andrews' ist aber — und dies ist für Deutschland besonders von Wichtigkeit — klar ersichtlich, dass in den Vereinigten Staaten mit dem Bau der Eisenbahnen die Vollendung der ausgedehnten Canal-Netze, welche die mächtigen Wassergebiete des St. Lawrencestromes, des Hudson, der grossen See'n und des Mississippi-Stromgebietes mit einander verbinden, nicht stille gestanden hat, dass man im Gegentheile beide Netze, die der Canäle und die der Eisenbahnen, theils wie Schlagadern und Hohladern im thierischen Körper neben einander laufen, theils wie die letzten Haargefässe in einander und in grosse Canäle münden liess, um so auf dem gegebenen Raum, wie es im stillen Wachsthum das Naturgesetz der Organisation vollbringt, die möglichst reiche und vollkommene Communication aller Theile zu erzielen. Diese Consequenz in der Vollendung der begonnenen Verbindungswege hat den Vortheil, dass auch da, wo die Eisenbahnen, neben den Canälen herlaufend, den Transport der Canäle in gewöhnlichen Zeiten vermindern, ein Ausweg für den Verkehr, eine stellvertretende Strasse in Bereitschaft bleibt, um bei Unterbrechungen der Eisenbahncommunicationen durch Neubauten und Reparaturen oder unvorhergesehenen Zufällen, ferner für solche Zeiten, wo ein plötzlich anschwellender Handel, Waarentransporte in grösseren Wogen in die Communication wirft, welche die Eisenbahn nur nach längerer Zeit bewältigen könnte, als Ersatz zu dienen.

Um über die für Deutschland wichtige Frage, über das Verhältniss der Rentabilität der Eisenbahnen zu der der Canäle zu beleuchten, eine Frage, die am exactesten durch Vergleich derselben Linien gelöst wird, könnte ein Vergleich der

Schifffahrt auf dem Rhein, als einem natürlichen Canal, mit dem Verkehr, der neben dem Rhein entlang laufenden Eisenbahnen dienen. Das Material dazu liegt uns nicht zur Hand.*) Auf dem Terrain unserer Untersuchung wird ein Vergleich der enormen Menge ünserer Eisenbahnen mit unsern Canälen und ihres beiderseitigen Einkommens zu einem ziemlich normalen Maassstab führen. Daraus ist ersichtlich:

Von den 509 Eisenbahnlinien der uns vorliegenden Statistik finden wir, dass

1 Linie zahlt vom Stockcapital	5 pCt.				
115 Linien zahlen -	6 -	darunter	11	Effekten mit	5 pCt.
		-	16	-	- 7 -
		-	1	-	- 8 -
		-	1	-	- 10 -
158 - - - -	7 -	-	28	-	- 6 -
		-	9	-	- 8 -
		-	4	-	- 10 -
		-	2	-	- 5 -
		-	1	-	- 5½ -
12 - - - -	8 -				
4 - - - -	10 -				

Es lässt sich annehmen, dass im Durchschnitt die Linien, deren Interessen nicht angeführt sind, eine ähnliche Höhe und Verschiedenheit der Procente zeigen, wie diese 290. In jedem Fall ist diese letzte Zahl schon mächtig genug, um ein Durchschnittsresultat zu begründen. Dies würde sich als Durchschnittshöhe der Procente auf 6,67 pCt. oder nahezu 6¾ pCt. berechnen.

Oder zum Zweck einer genaueren Rechnung liegen uns von 299 Eisenbahnen 708 Bonds mit den angegebenen Procenten vor. Davon zahlen

1 Bonds	4½ pCt.		357 Bonds	7	pCt.
15 -	5 -		34 -	8	-
1 -	5½ -		1 -	8½	-
254 -	6 -		11 -	10	-

Vom Rest der Bonds sind keine Procente angegeben, sie sind daher entweder Gemeindeanlehen ohne Procente (unwahrscheinlich) oder unbekannt.

Nach dieser Aufstellung berechnen sich die Durchschnittsprocente der Eisenbahn-Bonds auf 6,53 pCt., also über 6½ pCt.

---

*) Im IV. Jahrg. I. Band der Vierteljahrschrift für Volkswirthschrift etc. von J. Faucher und O. Michaelis findet sich dieser Vergleich und eine weitere Ausführung der Frage vom Verfasser.

Ferner zahlen von den 509 Eisenbahnlinien

1 der Linien $1\frac{1}{4}$ pCt. Divid.		18 der Linien 8 pCt. Divid.	
3 - - 2 - -		1 - - $8\frac{1}{2}$ - -	
3 - - $2\frac{1}{2}$ - -		9 - - 9 - -	
5 - - 3 - -		11 - - 10 - -	
1 - - $3\frac{1}{4}$ - -		1 - - 11 - -	
1 - - $3\frac{1}{2}$ - -		1 - - $11\frac{1}{2}$ - -	
16 - - 4 - -		4 - - 12 - -	
1 - - $4\frac{1}{2}$ - -		3 - - $12\frac{1}{2}$ - -	
10 - - 5 - -		1 - - 13 - -	
3 - - $5\frac{1}{2}$ - -		1 - - $14\frac{3}{4}$ - -	
33 - - 6 - -		1 - - 20 - -	
3 - - $6\frac{1}{2}$ - -		1 - - $24\frac{1}{2}$ - -	
1 - - $6\frac{3}{4}$ - -		1 - - 25 - -	
19 - - 7 - -		1 - - $33\frac{1}{2}$ - -	
3 - - $7\frac{1}{2}$ - -		1 - - 35 - -	

Die übrigen Linien zahlen entweder keine Dividenden, oder sie sind unbekannt. Nehmen wir sie als keine Dividende zahlende an, so berechnet sich für die 509 amerikanischen Eisenbahnlinien die Durchschnittsdividende auf 2,29 pCt., also nahe $2\frac{1}{3}$ pCt.

Man wird also nicht weit fehlen, wenn man die Rentabilität amerikanischer Bahnen auf $6\frac{1}{2}$ bis $6\frac{2}{3}$ pCt. Interessen und $2\frac{1}{3}$ pCt. Dividende, also im Ganzen auf ein Einkommen von nahezu 9 pCt. des angelegten Capitals berechnet. Interessant ist dabei, dass die sechsprocentigen Bonds meist den Eisenbahnen der östlichen und nördlichen, die sieben- und mehrprocentigen meist den der westlichen Staaten angehören und eine Curiosität, dass die Bonds bis zu 8 pCt. steigen und 15 Bonds selbst 10 pCt. zahlen, keiner derselben aber 9 pCt.

Für die hauptsächlichen und grössten Canäle zeigt unsere Statistik von 15 derselben für 27 Bonds:

5 Bonds zahlen 5 pCt.
19 - - 6 -
8 - - 7 -

was also als Durchschnittszahl 5,92 pCt. ergiebt. An Dividenden zahlen von den 15 Canälen

2 Canäle 3 pCt. Dividende.
3 - 6 - -
1 - 7 - -
2 - 10 - -

was also eine Durchschnittsdividende von 3,40 pCt. ergiebt.

Rechnet man Interessen mit Dividenden zusammen, so ergiebt sich als Durchschnittsrentabilität der amerikanischen Canäle 9,32 pCt. also ungefähr 9⅓ pCt. Dies wäre ⅓ pCt. höher, als die Rentabilität der Eisenbahnen. Doch müssen wir bedenken, dass wir von den Canälen nur die grössten, in der Regel am besten rentirenden, von den Eisenbahnen fast alle, darunter eine Menge kleiner unproduktiver Linien in Berechnung gezogen haben.

Mögen wir nun die Rentabilität beider gleich setzen oder nicht allzusehr vertrauend auf statistische Durchschnittsberechnungen mit geduldigen Grössen, die in der Wirklichkeit oft noch von anderen Faktoren beherrscht werden, die Rentabilität der Eisenbahnen sogar höher anschlagen, so geht doch das sicher daraus hervor, dass Canäle und selbst solche, die in gleichen Parallelen mit den Eisenbahnen laufen, immer noch auch heutzutage im Jahrhundert der Eisenbahnen rentabel und daher für den Verkehr von Nutzen bleiben.

Wir müssen aber hier darauf aufmerksam machen, dass in den Vereinigten Staaten immer grosse Rücksicht darauf genommen wurde, die Canäle so sehr zu erweitern und die durch sie verbundenen Flüsse zu reguliren und zu vertiefen, dass selbst grössere Schiffe ohne viele Störungen und Unterbrechungen ihre Transporte zu den grossen Wasserstrassen fort führen konnten. Unsichere leicht versandende Flussbette, wie die der Altmühl und des Mains, und stellenweise selbst des Rheins und eine so geringe Breite wie die des Ludwigscanals machen eine sonst wichtige Canalverbindung zu einem blossen romantischen, geographischen Begriff und zu Unternehmungen, die schliesslich neben der Concurrenz der Eisenbahnen gar nicht bestehen können.

Wir hatten obige Darstellung kaum beendet, als uns durch die Güte des Staatssekretärs Seward eine neue offizielle Statistik des fremden und einheimischen Handels der Vereinigten Staaten zugesandt wurde. Wir finden in derselben Vergleichungspunkte derselben Routen, welche die östlichen Staaten, speciell Pennsylvanien und New-York mit dem Westen und zunächst dem Gebiete des Erie- und des Ontario-See's verbinden. Diese Routen sind zu Lande die Pennsylvania-, Erie- und New-York-Central-Eisenbahnen, zu Wasser die Erie-Canal- und die Binnenseeschifffahrt. Zugleich lernen wir daraus nicht blos die Tonnenzahl des Transports auf dem Canal, sondern auch die Natur der auf demselben verführten Waaren. Eine nicht weniger grosse Tonnen-

zahl ergiebt sich für die Zweigverbindungen der Handelsbewegung des Ostens, des Westens mit dem St. Lawrence-Stromgebiete durch den Champlainsee, den Champlain- und den Welland-Canal. Auch hier treten Eisenbahnen gleicher Richtung, die New-York-Centraleisenbahn in ihrer nördlichen Verzweigung, dann ihre grosse Rivalin, die den St. Lawrencestrom entlang nach Detroit führende Grand-Trunk-Eisenbahn (dieselbe, deren Existenz durch die Aufhebung des Vereinigten Staaten-Canada-Reciprocitätsvertrages wesentlich bedroht wird) ferner die von Vermont nach Canada führenden „Atlantlic-St.-Lawrence“ und „Vermont-Canada“ Eisenbahnen in Concurrenz mit den entsprechenden Wasserrouten. Der wesentliche Punkt, auf den es uns hier ankommt, ist der, dass trotz der höheren Tonnenzahl, welche die Eisenbahnen vom Verkehr erobert haben, immer noch eine so bedeutende Tonnenzahl für die entsprechenden Canallinien aufzuweisen ist, als zu der Rentabilität und somit dem Nutzen derselben nöthig ist, und weiter, dass ihr bleibender Nutzen durch die steigende Tendenz ihrer Tonnenzahl bewiesen wird. Diese ist allerdings erst durch die Vollendung der Eisenbahnnetze jener Gegend und dann durch die Geschäftsstockungen, die der Präsidentenwahl Lincolns vorhergingen, und durch den Bürgerkrieg unterbrochen worden, zeigt aber ihre Fortdauer und ihr Wiederanschwellen selbst in den Kriegsjahren. Für die Transportmengen der Vereinigten Staaten-Canada-Eisenbahnen fehlen uns allerdings die Thatsachen; nach der Tonnenzahl aber und dem steigenden Transport auf den entsprechenden Wasserstrassen zu schliessen, ergiebt sich hier das gleiche Verhältniss, wie zwischen dem Eriecanal und den ost-westlichen Eisenbahnen des cis-alleghanyschen Ländergebiets, dass nämlich die Transportmengen und -Werthe auf den Canälen mit der Entwickelung der entsprechenden Eisenbahnnetze zwar gefallen sind, aber nach diesem Fall doch wieder eine steigende Tendenz zeigen, obwohl auch hier die Jahre der finanziellen und kommerziellen Stockungen vor und während des Krieges bedeutende Lücken eingerissen haben. Lassen wir einige Worte und Thatsachen der Statistik selbst sprechen:

„Der Erie-Canal führte innerhalb 14 Jahre, 1862 incl., folgende Frachtsummen nach dem Westen:

Jahre	Nach Buffalo.	Nach Oswego.	Gesammtsumme.	Werth nach 18 pCt. per B.-Pfd.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Dollars
1849	68,020	20,287	88,315	31,793,400
1850	79,405	35,091	144,496	41,218,560
1851	99,918	74,981	174,899	62,963,640
1852	143,787	76,012	219,799	79,127,940
1853	163,192	98,560	261,752	94,230,720
1854	167,550	64,329	231,879	83,476,440
1855	145,530	74,936	220,466	79,367,760
1856	114,696	68,817	183,513	66,064,680
1857	74,733	43,393	118,126	42,525,360
1858	47,350	29,540	76,890	27,680,400
1859	72,767	26,109	98,876	35,595,360
1860	72,030	47,652	119,682	43,085,520
1861	35,278	17,184	52,462	18,886,320
1862	52,945	18,094	71,039	25,574,040

„Die hier gemachte Schätzung ist die des General-Auditors in den jährlichen Berichten über Handel, Zölle und Tonnenzahl der Canäle von New-York und die Tabelle eine Copie seines Rapports vom Jahre 1862. Es geht klar aus dieser Tabelle hervor, dass das Geschäft des Canals als einer westwärts gehenden Fuhre für den Handel vor der Vollendung der Eisenbahnen zu höheren Verhältnissen gestiegen war, als nach derselben. Die Eisenbahnen jener Gegend wurden erst 1853—1854 zu einer einzigen Organisation befestigt und so zu den Zwecken eines erfolgreichen Frachtgeschäfts befähigt und dies vollständig erst im letzteren Jahr. Daher erreichen dessen Mengen und Werthe ihren höchsten Punkt 1853 und sinken näher stetig von Doll. 94,230,000 bis auf Doll. 25,574,000, ohne dass in den angezogenen Jahren eine Aenderung des Frachtpreises für das Pfund eingetreten wäre.“

Im Vergleich zu den Eisenbahnen ist dies vollkommen richtig; für die unabhängige Frage der Nützlichkeit von Canälen in der Neuzeit aber ist es wichtig, dass diese mächtige Concurrenz der Eisenbahnen doch noch so bedeutende Ziffern für das Geschäft der Canäle übrig gelassen, und dass in den Jahren von 1858 bis 1860 die Frachtwerthe von 27 auf 35 bis auf 43 Mill. Dollars und sogar in den beiden ersten Kriegsjahren von 18 wieder auf 25 Millionen gestiegen waren.

Für das Jahr 1862 giebt ein Vergleich des Eriecanals und der drei hauptsächlichsten westlichen Linien folgende Ziffern für das Transportgeschäft:

	Tonnen	Werth Doll.
Pennsylvania-Eisenbahn — Durch . . .	145,205	125,844,945
Auf dem Wege	50,000	20,000,000
Erie-Eisenbahn — Durch	149,896	129,910,399
Auf dem Wege	253,005	101,202,840
New-York-Central-Eisenbahn — Durch .	161,013	149,544,600
Auf dem Wege	162,293	64,916,800
Erie-Canal — Durch	71,039	25,574,040
Gesammtsumme	992,451	616,993,624

Eine andere Vergleichung aus demselben Jahre 1862 ergiebt für das Transportgeschäft der vier westlichen Linien, der New-York-Central, New-York-Erie, Pennsylvania, Baltimore-Ohio-Eisenbahnen und des Eriecanals folgende Ziffern:

Für die vier genannten Eisenbahnen	Doll.	450,394,972
Für den Erie-Canal	-	72,131,136
Gesammtes Geschäft	Doll.	522,526,108

Die Hauptartikel, die nach dem Westen geführt werden, sind:

Zucker, Syrup, Kaffee, Eisen und Stahl, Schieneneisen, Nägel, Töpferwaaren u. s. w.

Die Hauptartikel, die vom Westen nach dem Osten geführt werden, sind:

Produkte des Waldes, Vieh, Futter, Ackerbauprodukte und Manufakturen.

Die grösste Zahl der Güter, die in diese Handelsbewegung eingehen, ist im Verhältniss zum Werthe voluminöser, massiger Natur, für deren Transport die Zeit nicht immer drängt, die also ebenso passend auf Canälen, wie auf Eisenbahnen transportirbar sind. Diese Bedingung des Vorhandenseins oder Eintretens eines massenhaften Transportsgeschäftes ist allerdings auch ein Punkt, der berücksichtigt werden muss, wenn es sich um die Rentabilität eines Canals im Zeitalter der Eisenbahnen handelt.

Die Transportmengen auf dem Champlain-Canal zeigen ähnliche Schwankungen, wie die des Erie-Canals. Auch hier zeigt sich nach dem Höhepunkt des Geschäfts bis zum Jahre 1853 ein Fallen, dann aber bis zum Ausbruch des Bürgerkrieges eine steigende Tendenz und ein entschieden reiches Geschäft, be-

sonders tritt dies für den Bedarf des Staates New-York hervor, wo es in einzelnen Jahren selbst die Ziffern des allgemeinen Höhepunktes des Geschäfts übersteigt.

Ein Vergleich des Transportgeschäfts des Welland-Canals für die zwei Kriegsjahre 1861 und 1862 beweist ebenso sehr für den blühenden canadischen Handel dieser Jahre mit den Vereinigten Staaten, wie für die Rentabilität der Canäle in unserer Zeit.

Der westwärts gehende Transport betrug auf dem Champlain-Canal an Tonnenzahl:

Jahre	Champlain-Canal		Auf dem Erie- und Champlain-Canal zusammen
	nach Vermont und Canada.	Innerhalb des Staates Newyork.	
1836 . .	5,165	6,194	117,886
1837 . .	4,573	4,821	86,484
1838 . .	5,631	6,402	117,949
1839 . .	7,291	7,177	124,575
1840 . .	5,981	6,945	105,960
1841 . .	6,813	9,122	132,844
1842 . .	4,996	5,399	94,213
1843 . .	6,709	6,443	113,686
1844 . .	7,930	6,714	135,616
1845 . .	8,837	8,404	144,742
1846 . .	10,611	8,602	163,125
1847 . .	12,475	11,040	215,185
1848 . .	14,520	18,374	242,661
1849 . .	17,086	9,406	236,835
1850 . .	15,882	13,126	256,499
1851 . .	17,124	11,073	349,230
1852 . .	14,248	8,858	396,087
1853 . .	13,227	16,490	426,401
1854 . .	6,583	21,084	371,912
1855 . .	4,473	13,766	342,962
1856 . .	5,810	19,489	347,925
1857 . .	11,603	7,616	188,160
1858 . .	5,621	5,999	149,686
1859 . .	6,582	7,558	169,664
1860 . .	11,537	8,071	205,537
1861 . .	8,096	10,225	117,601
	3,598	10,086	146,226

Die Gesammtsumme der Transportbewegung auf beiden Canälen spricht offenbar günstig für die Rentabilität von Canälen selbst bei ausgebildeten concurrirenden Eisenbahnnetzen, wie wir sie schon für 1850 bis 1855 annehmen müssen. Die hohen Geschäftsziffern reichen hier bis in's Jahr 1856; und die Steigerung nach dem Fall reicht bis zur Ziffer guter Jahre.

Westwärts und nordwärts wurden auf dem Welland-Canal Waaren der verschiedensten Gattung nach folgender Tonnenzahl geführt:

Von Vereinigten Staaten-Häfen:	1861		1862	
	Nach canad. Häfen.	Nach Vereinigt. Staaten-Häfen.	Nach canad. Häfen.	Nach Vereinigt. Staaten-Häfen.
Gesammt-Tonnenzahl	10,815	116,240	14,908½	171,673½

Ueber eine genaue Schätzung der Frachtpreise giebt unsere Statistik folgende offizielle Schätzung:

„Durch eine sorgfältige Analyse der Werthe der einzelnen Artikel der Westfrachten, die im Jahre 1862 auf der Pennsylvania-Eisenbahn nach Osten gingen, erhält man mit Ausschluss der Kohlen sehr nahezu den Durchschnittssatz von 10 Cents für das Pfund. Die Canalfracht im Staate New-York wird vom Auditor des Canal-Departments in seinen jährlichen Berichten auf einen Durchschnittswerth von 2 Cents für das Pfund geschätzt, ein Durchschnittspreis, der jedoch dort nur für die niedrigste Gattung westlicher Frachten in Anwendung kommt. Die Eisenbahnfrachten sind unzweifelhaft weit werthvoller für die Tour, denn die jetzigen Frachten des Erie-Canals."

Wir wollen diese episodische Betrachtung schliessen, und glauben durch Beleuchtung der Frage von verschiedenen Seiten gezeigt zu haben, dass die Eisenbahnen den Canalbau nicht vollständig überflüssig machen, wenn sie auch das Geschäft der Canäle beeinträchtigen.

Für die meisten im Verhältniss zu Umfang und Gewicht werthminderen Güter, in Zeiten anschwellender Transportmenge, zum Zweck auf langen Strecken das Umladen der Güter zu vermeiden, bei hinreichender Zeit für den Transport und bei Frachtdifferenzen zwischen Canal und Eisenbahn, wie die obige von 2:10 sind eine Reihe von günstigen Bedingungen für das Canal-

geschäft gegeben, die es trotz der Concurrenz der Eisenbahn einträglich erhalten. Es tritt hier auch für das Transportgeschäft eine Theilung der Arbeit ein, die Theilung des Transports eigenschaftlich auch in kleineren Maassen werthvoller und massiger Güter. Je mehr das Canalgeschäft die Spezialität vervollkommnet, grosse Gütermassen möglichst schnell und billig zu transportiren, desto leichter wird die Concurrenz mit den Eisenbahnen. Zur Erreichung dieses Zweckes sind Erweiterungen und breite und tiefe Anlage der Canäle, Flussregulirungen, starke Dampfschlepper und vortheilhaft gebaute Schleppschiffe wichtige Punkte. Mit diesen Erweiterungen sind auch die Bedingungen gegeben für mittlere und kleine Seeschiffe, das Innere des Landes zu erreichen, wodurch bedeutende Umladungskosten erspart werden. Wie wesentlich diese Erweiterungen sind für eine günstige Concurrenz mit den Eisenbahnen, können wir am Erie- und Champlain-Canal des Staates New-York zeigen, die bis zu 70 Fuss erweitert und bis zu 7 Fuss vertieft wurden, und unter den 25 Canälen dieses Staates trotz der mächtigen Eisenbahn-Concurrenz diejenigen waren, die noch in den letzten Jahrzehenten an Tonnenfracht zugenommen haben.

Jahre	Tonnenzahl geh. bei Hochwasser.	Tonnenzahl ankommend bei Hochwasser					Innere Bewegung d. Tonnenzahl.	Gesammte Bewegung d. Tonnenzahl.
		Auf dem Erie-Canal von		Auf d. Champlain-Canal von		Gesammte Tonnenzahl.		
		den westl. Staaten.	New-York.	Vermont u. Canada	New-York.			
1850	418,370	841,501	530,358	124,033	355,155	2,033,863	624,384	3,076,617
1860	373,735	1,896,975	379,086	104,150	474,666	2,854,877	1,421,602	4,650,214

Es ist diese Zunahme der Tonnenzahl um so wichtiger, da sie gerade in die Jahrzehnte fällt, wo das Eisenbahnsystem dieses Staates schon vollständig entwickelt war. Zugleich aber können wir statistisch nachweisen, dass dieses günstige Geschäft durch die Spezialität von massigen Gütern, Wald- und Ackerbau-Produkten im Sinne der Arbeitstheilung erzielt war, also durch Frachten, wo die Canäle noch erfolgreiche Concurrenz gegen die Eisenbahnen unternehmen dürften, während die Manufakturen und Handelsartikel wenig an Tonnenzahl zunahmen. Interessant ist dabei, dass bei den Waldprodukten die Zunahme der Zahl und des Werthes der Tonnenfracht im umgekehrten Verhältnisse steht, wenn kein Druckfehler vorliegen sollte.

Tonnenfracht classifizirt.

Jahre	Wald-produkte.	Ackerbau-produkte.	Manu-fakturen.	Handels-artikel.	Verschied. Artikel.	Totale Tonnenzahl.
1850	1,261,991	965,619	200,218	269,370	379,419	3,076,617
1860	1,509,977	1,682,754	268,759	250,360	938,364	4,650,214

Werthe der Tonnenfracht.

	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	15,117,661	46,152,958	7,933,108	81,135,199	6,059,008	156,397,929
1860	10,654,710	55,838,977	8,113,177	84,252,425	11,989,909	170,849,198

Betreffs einer Frage, die von competenten Volkswirthen an mich gerichtet wurde, ob es sich in den Vereinigten Staaten als praktisch bewährt habe, das Bestehen einer Eisenbahnunternehmung theilweise durch Ankauf und Spekulation in den nahe liegenden Ländereien zu sichern, kann ich vorläufig, ehe ich detaillirtes Material gesammelt habe, mittheilen, dass diesen Punkt die Eisenbahncompagnieen in den Vereinigten Staaten weniger als Einkommenquelle, wie als Ersparung bei den Kosten des Baues in's Auge gefasst haben. Im Allgemeinen lässt sich sagen, dass in jenem Lande, wo der Bau von Eisenbahnen meist reine Privatunternehmung war, und nach den wirthschaftlichen Gesetzen des Handels ausgeplant wurde, die Sicherheit eines solchen Unternehmens von Anfang an gewöhnlich durch die Thatsache gegeben wurde, dass die Bewohner der Strecken, durch welche die Linien führten, ihr eigenes Vertrauen darauf dadurch anzeigten, dass sie selbst die ersten Capitaleinlagen zum Bau der Bahnen machten. Und zwar wurden im Westen, wo man die Baukosten auf Doll. 20,000 die Meile berechnet, gewöhnlich Doll. 10,000 auf die Meile von den Umwohnenden eingezahlt, der Bau der Eisenbahn mit diesen Mitteln begonnen, und erst dann die zur Vollendung nöthigen Doll. 10,000 fremden Capitals gesucht. Man hat diese Art und Weise selbst der Aushülfe vorgezogen, um eine Anleihe bei den örtlichen Communalkörpern nachzusuchen. Denn man urtheilte psychologisch ganz richtig, dass dieselben Personen, welche als Mitglieder eines Communalkörpers vielleicht kein Bedenken trügen, ein bestimmtes Capital für ein Eisenbahnunternehmen zu gewähren, sich noch sehr besinnen würden, ihr eigenes persönliches Capital in derselben Unternehmung anzulegen. Es galt also für eine bessere, realistische, durch eigene That und

Bindung bewährte Sicherheit, wenn die eine Hälfte der Kosten sogleich von den Umwohnenden der zu errichtenden Linie selbst eingezahlt und durch den Angriff des Baues in eine gute Hypothek stehenden Capitals umgewandelt wurde. Man könnte nun wohl fragen, wie es bei diesem eigenen Vertrauen der Umwohnenden und der allgemeinen guten Rentabilität der Eisenbahnen komme, dass die Betreffenden nicht lieber das ganze Capital zum Bau leisten, statt sich unter dem Angebote von hohen Prämien an fremdes Capital zu wenden? Aber dies berührt eben unsere Frage, und wird durch dieselbe erklärt. Theils ist im Westen nie so viel angehäuftes coursirendes Capital, nie so viel Geld vorhanden, wie in den östlichen Staaten, aber wäre das vorhandene auch hinreichend zum Bau der Eisenbahnen, so haben die Besitzer desselben, die Capitalisten, es doch stets vorgezogen, einen grossen Theil davon nicht auf die Eisenbahnen selbst, sondern auf die weit höhere Gewinne versprechenden Nebenvortheile zu verwenden, die mit der Errichtung neuer Linien verknüpft sind. Hier stehen in erster Reihe die Spekulationen in Grund und Boden. Landspekulationen werden von Eisenbahngesellschaften, die öffentlich operiren und deren Linien topographisch bekannt sind, nie mit demselben Vortheile gemacht werden können, wie von einzelnen Privaten. Theilweise, ja grossentheils sind nun die einzelnen Mitglieder solcher Gesellschaften selbst in Besitz von umliegenden Land, oder haben Gelegenheit, solches zu erwerben; sie werden aber diese Spekulation weit vortheilhafter als einzelne Private, denn in ihrer Eigenschaft als Mitglieder der Gesellschaft, als Theile einer „moralischen Person" mit der Gesellschaft in Gemeinschaft machen, ja sie werden gerade um sich eine Aussicht für diese Privatgewinne zu sichern, sehr geneigt sein, einen Theil ihres Landes umsonst oder zu billigen Preisen für den Streifen der Bahn, für Stationshäuser u. s. f. abzutreten, wohl wissend, dass der grössere Rest ihres Landes, wenn die Bahn zu Stande kommt, zehnfach im Werthe steigen wird. In den östlichen Staaten, wo der Grundwerth schon höher steht, geht dies freilich nicht so leicht; und die Eisenbahn-Compagnien haben in der Regel für das zu den Linien nöthige Land sehr hohe Preise zu zahlen. An Spekulation in Land, als Quelle des Einkommens für die Sicherung des Unternehmens, ist daher hier noch weit weniger zu denken. Dies ist auch der Grund weshalb, abgesehen von grösseren Terrain-Schwierigkeiten

und der Nothwendigkeit zahlreicher Brücken in den östlichen Staaten: Maine, Newhampshire, Vermont, Massachusetts, Connecticut, Rhode-Island, New-York, New-Jersey, Pennsylvanien und Maryland, die Baukosten der Eisenbahnen auf Doll. 40,000 die Meile gerechnet werden, während man, wie gesagt, die der westlichen Bahnen nur auf Doll. 20,000 die Meile schätzt, so dass man die Durchschnittsschätzung für sämmtliche Eisenbahnen als Doll. 30,000 die Meile annehmen kann. Wo bestimmte Eisenbahnlinien für das gesammte nationale Interesse so wichtig sind, dass die Staaten oder die Bundesregierung lebhaften Antheil an ihrem Zustandekommen nehmen, wird durch die Eisenbahngesetzgebung in den betreffenden Charters dafür gesorgt, dass die Unternehmer zum Zwecke des Baues billige und gerechte Grundbesitz-Expropriationen erlangen und grosse Landschenkungen annehmen können; und dies um so eher, wenn die betreffenden Linien durch Congressland, d. h. durch Territorien gehen, die der ganzen Union gehören. Dahinzielende Bestimmungen sind in den neuen Charters Lincolns für die Pacificeisenbahn zu finden z. B.:

„Die Compagnie soll, mit allen Rechten einer politischen Corporation versehen, das Recht haben, am linken Ufer des Mississippi bis zur Stadt Pawnee für den Bau einer Eisenbahn einen Streifen Landes zu besetzen, nicht breiter als 100 Fuss und bei gebirgigem Terrain so viel breiter, als zur Ausführung der Bahn nothwendig ist und Land für Depots, Waarenhäuser, u. s. w. . . . ferner das Recht Zweigbahnen anzulegen. . . . Bei der Anwendung des Rechts der Expropriation sollen der Gerichtshof der Gegend und drei dort ansässige uninteressirte Bürger über den Werth des Landes entscheiden. . . . ferner soll die Compagnie das Recht haben, von irgend einem Staat oder einer Territorialregierung Anleihen, Depositen, Landschenkungen etc. anzunehmen und darüber zu verfügen u. s. f.“

Man sieht daraus, dass jene Beschränkungen für das Erwerbsrecht von Grund (100 Fuss Breite) sich nur auf das zu expropriirende Eigenthum beziehen, nicht auf Ankauf oder Annahme durch private Uebereinkunft oder durch communale und staatliche Protection. Dass aber in Fällen, wo die Unternehmer einer Eisenbahn Gelegenheit haben, anliegendes Land billig zu kaufen und die Landspeculation nicht grundsätzlich oder aus Rücksicht für landbesitzende Aktieninhaber den einzelnen Privaten über-

lassen wollen, ein bedeutendes Geschäft von dem Steigen des Grundwerthes zu erwarten haben, geht klar aus unseren oben mitgetheilten Daten über das Steigen des Grundwerths, wie sie Andrews geschildert, hervor. Es wird also die Frage sein, in welcher Verbindung eine solche Gesellschaft zu den umwohnenden Land- und Stadt-Grundbesitzern steht, ob sie bedeutende Theilhaber am Aktiencapital unter denselben hat oder nicht. Im ersteren Falle möchte es geeigneter sein, von diesen Besitzern für den Bau der Bahn, für Stationsgebäude u. s. w. billigen Grund zu erwerben, und ihnen dafür die Vortheile des durch die Bahn erhöhten Werthes ihrer restirenden Grundstücke zu überlassen, als selbst Capital in Grund und Boden als Nebengeschäft anzulegen. Dem Princip der Theilung der Arbeit entspricht dies in jedem Falle besser. Doch eine allgemeine Regel kann darüber nicht aufgestellt werden, da es von der Zusammensetzung der unternehmenden Gesellschaft, ihrer Stellung zum Staat, so wie ihrer Gelegenheit Grund billig zu erwerben, im einzelnen Falle abhängig ist, wie weit sie darauf eingehen kann ohne wirthschaftlich ihren Hauptzweck zu schädigen.

Wir müssen hier noch einen allgemeinen Blick auf Strassenbau überhaupt werfen, und dann auf eine besondere Art von Eisenbahnen, die Stadteisenbahnen, hinweisen, um sowohl die ersten Wurzeln wie die letzten Sprossen des wunderbaren Resultats zu erkennen, das aus der Vervollkommnung und Vielgestaltung der Communicationswege für die culturmächtige Umwandlung der modernen Gesellschaft entspringt. Es ist mit Recht darauf aufmerksam gemacht worden, dass der Hauptgrund des riesenhaften industriellen Fortschritts der von germanischen Völkerstämmen bewohnten nordamerikanischen Staaten gegenüber dem langsamen Fortschritt, dem Stillstand und theilweisen Verkommen der von romanischen Colonisten angesiedelten, durch die Gunst der Natur mit reichern Schätzen bedachten, und staatsbürgerlich eben so frei constituirten südamerikanischen Staaten, in der Energie und Raschheit liegt, mit der die Nordamerikaner jede neue auch noch so kleine Ansiedlung sofort durch eine Strasse mit den grossen Canälen des Handels in Verbindung setzen. Wo ein schiffbarer Strom in der Nähe ist, wird von einer solchen Ansiedlung sofort ein Fahrweg nach dem Ufer hin gebahnt; ist es eine Eisenbahn oder eine grössere schon vorhandene Landstrasse, wird er dahin geführt. Da oft in Ausdehnung von Hunderten

von Meilen Ackergut an Ackergut, vereinzelt auf jedem derselben die Wohnung, gränzt, so wird meist der kürzeste Weg durch die Ackergüter hindurch gewählt, der zwar für den Besitzer des durchschnittenen Gutes störend, aber für ihn wie für alle Nachbaren von solidarischem Nutzen ist. Das Ackergut (farm) wird zuerst — das ist das erste Zeichen der Besitzergreifung — mit einem Zaun von grossen rohen Holzscheiten (fence-rail) umgeben. An diesen Zäunen öffnet ein eben so roh construirtes Thor den gemeinsamen Fahrweg. Da nun, wenn das Thor von einem durchfahrenden offen gelassen wird, die Fruchtfelder des Ackerguts leicht von unbewacht eindringendem weidendem Vieh beschädigt werden können, so gilt es im Lande für ein Verbrechen, das gleich nach den sieben Todsünden kommt, das Thor nach der Durchfahrt nicht wieder zu schliessen; und derselbe selbstherrliche Bauer, der geduldig zusieht, wenn Herren und Damen auf einer nach dem Compass reisenden Vergnügungsparthie über seinen Zaun klettern, kann ernstlich wild werden, wenn ein Fremder bei der Durchfahrt das Thor offen lässt. Diese Fahrwege, in ihrer gewöhnlichen Verfassung sind einfache lockere Wege für Ein Geleise, gleich den deutschen Vicinalwegen, bei Regenwetter oft kaum passirbar. Die nächste Vervollkommnung, die man aber oft in Ausdehnung von Meilen trifft, sind Plankenwege (plank-roads), ein an sich kostbarer Luxus wie er nur in einem so holzreichen Lande möglich ist. Diese bestehen aus parallel nebeneinander gelegten Knüppeln oder auch dicken Brettern und führen oft über Sümpfe, die ohne dieselben unüberschreitbar wären; die Last der Wagen festigt nach und nach den schwanken Grund, so dass während des Bürgerkrieges ohne Gefahr selbst Eisenbahnschienen und auf diesen Lokomotiven darüber geführt werden konnten. So weit die Planken unbeschädigt sind, rollt eine Kutsche selbst bei schlechtem Wetter leicht über diese Strassen hinweg und die Hufe der Pferde werden geschont. Die nächste grössere Strasse ist dann die makadamisirte Landstrasse (turnpike). Die Stadteisenbahnen, die schon seit zehn Jahren und länger in allen grossen Städten der Union und in allen bedeutenderen Strassen derselben bestehen, sind abgesehen von dem wirthschaftlichen Vortheil der Zeitersparniss namentlich für Arbeiter, die fern von ihren Fabriken wohnen, von grosser sozialer Bedeutung für die ganze Bevölkerung, soweit sie nicht reich genug ist, selbst Wagen und Pferde zu halten.

Die Wagen sind meist für zehn bis sechzehn Personen eingerichtet mit freiem Durchgang in der Mitte. Die Schienen sind in das Strassenpflaster eingelegt, aber nicht über dasselbe hervorragend, breit aber nur $\frac{2}{3}$ so hoch wie die gewöhnlichen Eisenbahnschienen. So hindern sie die Passage der andern Wagen in den Strassen nicht im Mindesten; im Gegentheil — ist die Bahn gerade frei, so rollt auch der Privatwagen schnell auf den Geleisen hin, und geniesst ein Stück Vortheil der öffentlichen Verbesserung; man muss dabei nur die Vorsicht gebrauchen beim Abgehen von der Bahn nicht zu rasch aus dem Geleise abzubiegen. Beim Quer-darüber-wegfahren findet man kein Hinderniss In engen Strassen ist nur ein Geleise, aber dann gewöhnlich für die Rückfahrt in einer parallelen Strasse auch ein Geleise; in breiten Strassen sind Doppelgeleise. Die Wagen können leicht und schnell halten und der Aufstieg ist so niedrig, dass Herren fast immer im Fahren aufsteigen. Die Wagen wurden bisher von Pferden gezogen. Jetzt hat man in New-York begonnen, Wagen mit kleinen Dampfkesseln zu bauen. Man könnte gegen diese Dampfeisenbahnen mitten in der Strasse die Gefahr des Scheuwerdens der in ihre Nähe kommenden Pferde einwenden. Es ist dies gewiss ein nicht ganz unberechtigter Einwand, der namentlich für den Abend und die Dunkelheit gilt. Ich habe wenigstens selbst erfahren, dass meine Pferde, die am Tage nie vor fahrenden Locomotiven erschraken, des Nachts bedeutend scheuten und kaum zu beruhigen waren. Macht es doch selbst auf den Menschen, den Herrn der Welt, das erste Mal einen erschreckenden Eindruck, wenn seine eigenen Geschöpfe, die eisernen Ungethüme, des Nachts feuerschnaubend durch die stillen Strassen fahren, wie viel mehr auf das feinfühlige, im Allgemeinen ängstliche Pferd, dessen Auge die Dinge wie in einem Hohlspiegel noch dazu vergrössert sieht — ein Glück, dass es keine Ahnung davon hat, dass ihm diese eisernen automatischen Stellvertreter das Brod wegnehmen und in gefährliche Concurrenz mit seiner Arbeit treten. Aber die Pferde scheinen unter den Thieren die meiste soziale Bildungsfähigkeit zu besitzen. Wie sie sich an Schlachtendonner und die Kriegstrompete gewöhnen, so werden sie auch bald mit den Locomotiven vertraut. Es wäre also dieser Einwand immer nur für die erste Zeit zu berücksichtigen. Die nächste Pferdegeneration wächst schon mit den Eisenbahnen auf, und gewöhnt sich an dieselben.

Der grosse Vortheil, den diese Stadteisenbahnen für den Verkehr grosser Städte gewähren, besteht vorzüglich in folgenden Punkten: sie leisten den Dienst der Omnibus-Linien, aber weit schneller, pünktlicher, billiger und bequemer; sie verbinden, meist meilenweit über die Stadtgrenzen hinausführend die Stadt mit dem umliegenden Lande; sie gewähren bei ihrer Billigkeit selbst dem Arbeiter den Vortheil, weite Wege in der Stadt zu seiner Werkstatt erschwingen, billige Wohnung ausserhalb miethen und an Feiertagen mit seiner Familie auf's Land fahren zu können; sie haben faktisch in Amerika schon die Folge gehabt, dass Tausende von Familien, die früher ihrer Geschäfte wegen in der Stadt wohnen mussten, vor der Stadt sich schönere Häuser mit Gartenanlagen kauften oder mietheten und Winter und Sommer dort wohnen.

Wir sehen also hier ein hübsches Regulativ für eine schädliche Nebenwirkung der grossen Eisenbahnwege, nämlich für die Nachtheile, welche die durch sie entstehende massenhafte Anhäufung der Bevölkerung in den Städten für die Gesundheit bringt, das Regulativ, dass die industrielle Bevölkerung ihre Arbeit und ihr Geschäft in der Stadt haben und im Lande wohnen kann. So marschirt in Folge der grossen Eisenbahnen die Bevölkerung nach der Stadt, in Folge der Stadteisenbahnen wieder auf's Land. Die Folge für die künftige Städtebildung, die aus diesem Zusammenwirken centripetaler und centrifugaler Volksströmungen entspringen, wird sich so gestalten, dass die alten Theile der Städte vornehmlich als Werkstätte und Markt dienen werden, von einem breiten elastischen Wohnungsgürtel umschlossen, wo ruhige Häuslichkeit ausruhend von den Sorgen und dem Lärm des Tages ihre Wohnung aufschlägt, wo die Kinder im Freien spielen und die arbeitenden Erwachsenen die verdorbene Stadtluft wieder ausathmen können.

Was die Einträglichkeit dieser Stadteisenbahnen betrifft, so ist sie ausserordentlich. Die ersten Unternehmer haben Millionen gewonnen; sie sollen in manchen Städten, um sich nur die Concession zu sichern 30,000 bis 40,000 Dollars aufgewandt haben. Die deutschen Stadtgemeinden, denen solche Projekte vorgelegt werden sollten, werden gut thun, hei aller Ermuthigung für Privatunternehmungen, dafür zu sorgen, dass diese reiche Erwerbsquelle auch der Gemeindekasse zu Gute komme. Sie können das mit Recht thun. Denn es ist mit der Concession einer solchen

Stadteisenbahnlinie ein ausschliessliches Monopol gegeben, während bei Eisenbahnlinien auf dem Lande oder bei Gasröhreneinrichtungen in der Stadt immer noch eine Concurrenz möglich ist. Eine Hauptvorsicht, welche die Stadtverordneten (city-councils) der amerikanischen Städte stets beachtet haben, war ausser der Controlle über das Dienstreglement und der Wahrung gegen Strassen- und Verkehrsbeschädigungen die Bedingung, dass die Unternehmer nie die Concession etwa nur für Eine Hauptstrasse oder für zwei erhielten, sondern in Rücksicht auf die monopolisirte reiche Einnahme, die in diesen grossen und belebten Strassen unfehlbar gewonnen wurde, auch contractlich verpflichtet wurden, bis zu einer bestimmten Zeit in allen Strassen, wo es möglich und nützlich war, solche Stadteisenbahnen anzulegen und für den Fahrdienst derselben zu sorgen. Und trotz dieser vielen, für die Capitalsanlage zunächst unproduktiven, Linien haben sich die Unternehmer nicht schlecht dabei gestanden. Aber auch andere Eigenthümer können hier zur Förderung des Unternehmens wie zur Bereicherung der Gemeindekasse herbeigezogen werden, sei es im Wege der Taxation oder wie es örtlich am zweckmässigsten erscheint, wir meinen die Grund- und Haus-Eigenthümer innerhalb und nahe ausserhalb der Stadt. Denn es ist eine constante Erfahrung, dass an den Stadteisenbahnen entlang in der Stadt und auf dem Lande Grund- und Häuser-Werth bedeutend steigt, auf dem Lande oft so rasch, dass in derselben Gegend die Baustelle mittleren Umfangs bald den Werth erhielt, den früher der Acker dort hatte. Wegen dieser im Obigen dargelegten hohen Bedeutung der Stadteisenbahnen für das Gesetz der Bevölkerungszunahme werden wir bei den einzelnen Staaten und Städten diese Werke mit anführen.

Wir wollen nun im Folgenden zum statistischen Nachweise unserer Deductionen schreiten, mit den einzelnen Staaten beginnen und dann des Resultat für die ganze Union zusammenfassen. Wenn man in dieser statistischen Untersuchung einen Maassstab für die Höhe oder Geringheit der Bevölkerungszunahme überhaupt anlegen will, so dürfte als Norm nur eine Ziffer gelten können, die für eine Reihe von Jahrzehnten aus der Zunahme der gesammten Bevölkerung der Vereinigten Staaten geschöpft ist, nicht eine solche, die mit wenigen Jahrzehnten oder der Bevölkerung einzelner Staaten rechnet. Als durchschnittliche Vermehrung der Bevölkerung innerhalb fünf und zwanzig Jahren,

da wo derselben kein wesentliches Hinderniss entgegentritt, nimmt Malthus die Verdoppelung derselben oder 100 Procent an. Dies würde für einen Zeitraum von 10 Jahren 40 Procent ergeben. Es ist gewiss, dass sowohl was Freizügigkeit, Leichtigkeit des Erwerbs, als Reichthum der Produktion von Nahrungsmitteln und deren Billigkeit im Verhältniss zum Arbeitslohn betrifft, kein Land der Volksvermehrung weniger Hindernisse in den Weg legt, als die Vereinigten Staaten. Auch hat Malthus gerade nach der Volkszunahme derselben seine Norm aufgestellt. Diese Durchschnittszahl ist aber offenbar zu hoch gegriffen. Einzelne Fälle einer Verdoppelung der Volkszahl innerhalb sechszehn Jahre oder Vermehrungen von 200 bis 500 Procent innerhalb zehn Jahre an einzelnen Orten, wie sie unsere Statistik zeigt, künnen hier nicht entscheiden. Solche Fälle sollte, wenn man nicht für eine grosse Zahl von Jahren und von sämmtlichen Staaten die Berechnung schöpft, bei der Berechnung einer Durchschnittszahl ganz weggelassen werden, da sie die Erkenntniss des Gesetzes nur verwirren. Ganz unthunlich ist es, wenn man nur mit Volksvermehrungen einzelner Distrikte oder Städte gebahrt, eher schon zulässig, nimmt man sie in der Berechnung für ganze Staaten auf. Obwohl nun auch hier in einzelnen Fällen, wie im Michiganstaate von 1830—1840 Vermehrungen von 570 Procent innerhalb zehn Jahre vorkommen, so stellt sich doch als Durchschnittszahl der Volksvermehrung sämmtlicher Staaten für sieben Decennien von 1790—1860 berechnet nur 34,60 pCt. heraus, also 5,40 pCt. weniger als Malthus angenommen und die höchste in diesem Zeitraum vorkommende Volksvermehrung, auf der Höhe der Eisenbahnzeit von 1840—1850 beträgt nur 35,87 pCt. Wenn also dieses die höchste Ziffer innerhalb eines so grossen Zeitraumes ist, wie kommt Malthus zur Durchschnittszahl von 40 pCt.?

Wir werden daher ihm entgegen das Ergebniss unserer Statistik festhalten, nämlich eine Volksvermehrung von 34,60 pCt. innerhalb 10 Jahre, oder eine Verdoppelung der Bevölkerung in nahezu 28 Jahren als die richtige Norm für die Volksvermehrung und weil diese Norm einem Lande entnommen ist, das für Volksvermehrung als das günstigste betrachtet werden kann, als höchste, erlaubte Norm überhaupt. Wir werden aber ferner bei unserer Aufgabe, die sich mehr auf das Verhältniss der Bevölkerung der Städte zu der der Landdistrikte bezieht, nachweisen,

dass die gleiche Modification des Bevölkerungsgesetzes, wie sie in Folge der Eisenbahnen eingetreten ist, auch da herrscht, wo die allgemeine Bevölkerungszunahme jene Norm nicht erreicht, oder selbst ein Minus zeigt.

Distrikt Columbia.

Der Distrikt Columbia mit der Bundeshauptstadt Washington ist ein kleines Enclave von Maryland an der Grenze von Ostvirginien gelegen, vom Staate Maryland ursprünglich der Union als Sitz der Centralregierung cedirt, steht unmittelbar unter der Verwaltung der letzteren und umfasst ein Areal von 60 Quadratmeilen oder 38,400 Ackern.

Die Eisenbahnen, die in Washington münden, sind:

Der Washingtonzweig der Baltimore-Ohiobahn (30 Meilen. Doll. 1,650,000 Kosten) in den Jahren 1850—1860 vollendet, und die Alexandria-Washingtonlinie (6,12 Meilen. Doll. 122,400 Kosten) in den Jahren 1850—1860 vollendet.

Die Bevölkerung des ganzen Distrikts, so wie der einzelnen Städte war:

Census.	Im ganzen Distrikt 1850 und 1860 mit Einschluss des County Alexandria.	Landdistrikte abzüglich der Städte.	In den Städten	
			Washington.	Georgetown.
1800	14,093	10,883	3,210	—
1810	24,023	10,827	8,208	4,988
1820	33,039	12,432	13,247	7,360
1830	39,834	12,566	18,827	8,441
1840	43,712	13,036	23,364	7,312
1850	51,687	3,320	40,001	8,366
1860	75,080	5,225	61,122	8,733

Die Procentzahlen für die Bevölkerungs-Bewegung, -Vermehrung oder -Verminderung waren:

Von den Jahren	Im ganzen Distrikt 1800—1860 mit Einschluss des County Alexandria.	Washington.	Georgetown.	Land-distrikte.
1800—1810	+ 70,46	+ 155,70	—	— 0,51
1810—1820	+ 37,53	+ 61,39	+ 47,55	+ 14,82
1820—1830	+ 20,57	+ 42,12	+ 14,68	+ 10,77
1830—1840	+ 9,74	+ 24,09	— 13,39	+ 3,74
1840—1850	+ 41,14	+ 71,22	+ 14,41	— 5,49
1850—1860	+ 42,20	+ 52,80	+ 4,38	+ 57,37

Wenn wir mit der Statistik des Distriktes Columbia, der die Hauptstadt der Union umgiebt, begonnen haben, so kann dies zunächst für unsere Aufgabe von wenig Beweiskraft sein, und ist nur der Vollständigkeit wegen geschehen. Denn absichtlich wurde von den Gründern der Union ein kleines unbedeutendes Landstädtchen zur Hauptstadt des grossen Reiches erwählt, und es wurde dies Beispiel von den einzelnen Staaten nachgeahmt; deren Regierungssitze waren und sind grossentheils noch heute ebenso unbedeutende Ortschaften. Es ging eine solche Wahl von dem wohlgemeinten Gesichtspunkte aus, den Einfluss der Bevölkerung grosser Städte auf die Freiheit der gesetzgebenden Berathung abzuhalten, erwies sich aber als schlechte Voraussicht. Es hat zu der oft kleinbürgerlichen Haltung und sittlichen Muthlosigkeit den allmächtigen Sklavernhaltern gegenüber, welche bei den Gesetzgebern in Washington zu Tage trat, der Umstand nicht wenig beigetragen, dass die Bevölkerung des Distriktes Columbia, in deren Mitte sie oft Jahre lang beriethen, aus den eifersüchtigsten Sklavenhaltern und leidenschaftlichsten Sklavenpolitikern bestand. Ein solcher Einfluss von aussen — „oustide-pressure" — war also immer vorhanden; dem Einfluss kleinbürgerlichen oder noch verderblicheren Geistes jener Landdistrikte gegenüber wäre der Einfluss einer grossen Studt, wo mit der Lebensenergie der Industrie auch die der Cultur geweckt, durch die Reibung der Geister Geist producirt und intellektuelles Nationalcapital angehäuft wird, ein ungleich günstigerer gewesen. Dies bei Seite, so ist es jedenfalls klar, dass bei reinen Residenzstädten die allgemeinen wirthschaftlichen Gesetze der Bevölkerung durch den unfreiwilligen Zu- und Abzug des Beamtenheeres wesentlich alterirt werden. Washington wäre ein Landstädtchen geblieben, und in einem Sklavenstaat wie Maryland, zu dem es ursprünglich gehört, eher an Bevölkerung gesunken als gestiegen, hätte die sich fortwährend erweiternden Regierungsgeschäfte nicht immer neue Bewohner hinzugeführt. Eine Communicationsverbesserung, wie eine Eisenbahn, kann aber hier wohl die Geschäfte der Regierung erleichtern, ohne deshalb zur Vermehrung der Bevölkerung beizutragen; und dass die Bevölkerung von Washington und Georgetown mit rascheren Schritten zunimmt, als die des ganzen Distrikts kann hinwieder dem grösseren Zuzug der Beamten zugeschrieben werden und braucht nicht gerade in Folge der Eisenbahnen entstanden zu sein. Ueber eine den Zunahme-

procenten entsprechende Beamtenvermehrung ist aber nicht das Geringste bekannt; es hat vielmehr keine wesentliche Vermehrung derselben stattgefunden. Wir sind also im Rückblick auf die vorhergehende stetige Procentverminderung der Bevölkerungszunahme berechtigt, uns nach anderen Erklärungsgründen umzusehen. Wir sehen in den ersten Decennien die höchste Procentzahl der Vermehrung, diese aber von Jahrzehent bis zu Jahrzehent sinken bis zu den beiden Perioden, in welche die Eisenbahnbauten des Distriktes fallen, wo eine bemerkenswerthe Steigerung eintritt, die besonders die Städte betrifft, näher Washington; denn Georgetown ist nur eine Art Vorstadt des letzteren, aus Landsitzen, Kleinkram und wenig grossen Etablissements bestehend. Dass diese Vermehrung der Stadtbevölkerung nicht einer Steigerung des auswärtigen Handels zuzuschreiben ist, geht aus dessen Statistik hervor; derselbe ist im Gegentheil in dieser Periode gesunken.

Offizielle Berichte von den Jahren 1850 und 1860 am Ende Juni.

Werth der Ausfuhr und Einfuhr.

Jahre	Werth der Ausfuhr			Werth der Einfuhr.	Gesammtbewegung.
	Einheimische.	Fremde.	Totale.		
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	80,388	200	80,588	59,819	140,407
1860	4,413	—	4,413	8,278	12,691

Dass aber bei Abwesenheit einer Beamtenvermehrnng oder Volkszunahme durch gesteigerten Handel der Grund in der gesteigerten Produktion zu suchen ist, namentlich in der Eisenfabrikation geht klar aus nachfolgender Statistik hervor. Hier müssen wir vor Allem die Werkstätten der Regierung, die Waffen und Kanonenschmieden der Navy-Yard mit ihren Riesenhämmern nennen, deren Ausdehnung und lebhafter Betrieb durch die durch die Eisenbahnen erleichterte Zufuhr von Rohmaterial begünstigt wurde, während früher, wo die Fracht kostspieliger war, mehr Bestellungen in den Privatetablissements anderer Städte gemacht wurden. Daher auch die geringe Ziffer der einheimischen Exports bei gleichzeitiger Vermehruug der Produktion. Diese stellt sich für die Hauptartikel der Produktion in jener Periode in folgenden Werthen dar:

Produktion.

Artikel.		1850		1860
Mehl	Doll.	510,440.	Doll.	184,593.
Druck-Bücher			-	635,000.
Geschäft.	-	77,736.	-	39,500.
Zeitungen			-	104,000.
Kleider	-	297,900.	-	342,798.
Gas	-	—	-	242,388.
Schuhe und Stiefel	-	144,597.	-	209,785.
Dampfmaschinen	-	17,000.	-	130,583.
Eisenguss	-	41,296.	-	94,400.
Malzgetränke	-	—	-	84,300.
Baumwollenwaaren	-	100,000.	-	74,400.
Bretter	-	29,000.	-	70,825.
Licht und Seife	-	18,100.	-	62,587.
Möbeln	-	85,975.	-	44,420.
Juwelen u. s. f.	-	—	-	15,952.
Ackerbaugeräthe	-	6,500.	-	—

Die gleichzeitige Volksvermehrung der Landdistrikte und der Ackerbauproduktion in dieser Periode zeigt, dass die Eisenbahnen auch wesentlich zur Vermehrung der Landbevölkerung beigetragen, freilich nicht in dem Maassstabe wie zu der der Städte trotz der grossen Procentzahl für 1860. Dies wird klar, wenn man die beiden Jahrzehnte 1840—1860 zusammennimmt. Denn 1840 war die Bevölkerung der Landdistrikte 13,036 — 1850 war sie 3320 und 1860 war sie 5,225; sie hat also 1860 die Höhe von 1840 nicht wieder erreicht, bei der hohen Procentzahl der Zunahme von 1850—1860 muss das vorhergehende bedeutende Sinken mit in Betracht gezogen werden.

Die Eisenbahnen des Distrikts Columbia bilden ein Glied in der grossen Küstenlinie des atlantischen Oceans, die von Maine bis nach Wilmington in Nordcarolina führt und sind hauptsächlich auf Personen- und lokalen Gütertransport angewiesen. Für den Transport des grossen Handels sind die naheliegenden fahrbaren Gewässer der überall tief ins Land einschneidenden Cheasapeake-Bai eine bessere Verkehrsstrasse.

Vergleichen wir die Vollendung dieser Bahnen 1850—1860 mit der rasch steigenden Bevölkerung des ganzen Distriktes und der Städte Washington und Georgetown in denselben Jahren, so fällt diese so entschieden zu Gunsten der Städte aus, dass man bei Abwesenheit einer andern zutreffenden Erklärung und

sichtbarer Steigerung der Fabrikproduktion dieselbe selbst hier dem Einfluss der Eisenbahnen zuschreiben darf, obwohl ein Landbaudistrikt von der Lage Columbia's abseits von den grossen Handelsstrassen an sich wenig Vortheil für Ausdehnung von Handel und Industrie bietet und dem Aufblühen anderer Städte durch die Eisenbahnen eher die Tendenz geringerer Bevölkerungszunahme haben wird, wie die früheren Decennien in ihren Procentzahlen entschieden nachweisen. Nimmt man die Volksvermehrung Washingtons und Georgetowns zusammen von 1840—1860 in Vergleich zur Procentzunahme der Landbevölkerung derselben Periode, so stellt sich jene zu dieser wie 142,81 pCt. zu 51,88 pCt. oder ungefähr wie 11 : 4.

Maine.

Maine ist der nördlichste Staat der Union an der Ostküste, in die englischen Besitzungen wie ein Keil eingeschoben, östlich an Newbrunswick, nördlich und westlich an Canada, westlich an Newhampshire und südlich an den atlantischen Ocean grenzend und umfasst ein Areal von 31,766 Quadratmeilen oder 20,330,240 Acker. Maine liegt zwischen den 42° 57′ und 47° 31′ der Breite und den 66° 48′ und 71° 06′ der Länge und wurde den 15. März 1820 mit der politischen Hauptstadt Augusta in die Union aufgenommen.

Die Bevölkerung des ganzen Staates, der einzelnen Landdistrikte und der Städte war in den Jahren 1790—1860:

Maine.

Bewegung der Bevölkerung nach Decennien.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . . .	96,540	151,719	228,705	298,335	399,455	501,793	583,169	628,279
Bevölkerung der Landdistrikte	unbek.	145,244	213,660	279,393	361,806	448,103	446,752	528,843
Bevölkerung der Städte:								
Portland		3,677	7,169	8,581	12,601	15,218	20,815	26,341
Bangor		277	850	1,221	2,867	8,627	14,432	16,407
Biddeford		1,296	1,471	1,613	1,995	2,574	6,095	9,349
Bath		1,225	2,491	3,026	3,773	5,141	8,020	8,076
Augusta		—	1,805	2,475	3,980	5,314	8,225	7,609
Rockland		—	—	—	—	—	5,052	7,316
Calais		—	—	—	1,686	2,934	4,749	5,621
Belfast		—	1,259	2,026	3,077	4,186	5,051	5,520
Hallowell		—	—	—	3,961	4,654	4,769	5,492
Gardiner		—	—	—	3,709	5,042	6,486	4,487
Thomaston		—	—	—	—	—	2,723	3,218

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Decennien.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Der Gesammtbevölkerung des Staates	+ 57,16	+ 50,74	+ 30,45	+ 33,99	+ 25,62	+ 16,22	+ 7,74
Des Landes ohne die Städte	—	+ 47,10	+ 30,76	+ 29,49	+ 23,85	— 0,30	+ 18,37
Der Städte Portland	—	+ 94,96	+ 19,96	+ 46,73	+ 20,76	+ 86,78	+ 26,54
Bangor	—	+ 206,85	+ 43,64	+ 134,80	+ 200,90	+ 67,30	+ 13,68
Biddeford	—	+ 13,50	+ 9,65	+ 23,68	+ 29,07	+ 136,79	+ 53,38
Bath	—	+ 103,34	+ 21,47	+ 24,68	+ 36,15	+ 56,19	+ 0,69
Augusta	—	—	+ 37,11	+ 60,80	+ 33,51	+ 54,77	— 7,48
Rockland	—	—	—	—	—	—	+ 44,81
Calais	—	—	—	—	+ 74,02	+ 61,86	+ 20,46
Belfast...........	—	—	+ 60,92	+ 51,87	+ 36,04	+ 20,66	+ 9,28
Hallowell	—	—	—	—	+ 17,49	+ 2,47	+ 15,16
Gardiner	—	—	—	—	+ 35,93	+ 28,63	— 30,82
Thomaston	—	—	—	—	—	—	+ 18,17

Die Eisenbahnlinien des Staates Maine.

Die Länge der Eisenbahnen, die 1850 in Betrieb waren, betrug 245,59 Meilen (die Kosten Doll. 6,999,894), die 1860: 472,17 Meilen (Kosten Doll. 16,576,385). Die sämmtlichen Linien in diesem Jahre waren: die Androscoggin Bahn von Leeds-Junction nach Farmington — die Androscoggin und Kennebec-Bahn von Danville-Junction nach Waterville — die Atlantic- und St. Lawrence-Bahn von Portland nach der Newhamp-State-line — die Bangor-Oldtown- und Milford-Bahn von Bangor nach Milford — die Calais- und Baring-Bahn von Calais nach Baring — die Great-Falls- und Berwik-Bahn von Great-Falls nach South-Berwick — die Kennebec- und Portland-Bahn von Portland nach Augusta — die Lewys-Island-Bahn von Baring nach Princeton -- die Machiasport-Bahn von Withneyville nach Machiasport — die Penobscot und Kennebec-Bahn von Waterville nach Bangor — die Portland- und Oxford-Central-Bahn von Mechanicsfall nach Sumner — die Portland-Saco- und Portsmouth-Bahn von Portland nach Portsmouth N. h. — die Sommerset- und Kennebec-Bahn von Augusta nach Skowhegan — die York- und Cumberland-Bahn von Portland nach Saco-River.

Das ganze Eisenbahnsystem von Neu-England beruht mit Ausnahme von Maine und Connecticut auf Boston, als auf dessen gemeinsamem Centrum. Der Staat Maine, die nördlichste Ecke der Union am atlantischen Ocean, wie ein Keil in Canada eingeschoben, hat neben jenem System ein eigenes und unabhängiges; wie jenes in Boston, so ist dieses in der Seestadt Portland centralisirt. Die Hauptlinie dieses Systems führt neben den Boston-Linien direkt vom atlantischen Ocean zur grossen Wasserstrasse des St. Lawrence und verbindet Portland mit Montreal. Es ist dies die kürzeste Verbindungslinie dieses Emporiums Canada's mit der atlantischen Küste, ein Vortheil, den Portland vor den östlich von New-York gelegenen Städten voraus hatte und durch dessen Benutzung es befähigt wurde, zugleich am grossen Westhandel, dem alle Städte der Union ihren blühenden Aufschwung verdanken, und am inneren und atlantischen Handel Canada's Theil zu nehmen. Montreal, von den grossen See'n, wie vom St. Lawrence und dem Meere aus, allen grossen Schiffen zugänglich, ist, während der Frostzeit vordem allem Handel verschlossen gewesen und ungeheure Gütermassen, die zahlreichen Ackerbauprodukte des Westens, die im Herbst nicht frühzeitig genug ankamen, mussten dort oft vier bis fünf Monate auf Lager liegen, eine Schädigung in der Concurrenz des Welthandels, die diese Stadt um so empfindlicher fühlen musste, als in England

die Korngesetze aufgehoben und Einrichtungen getroffen wurden, wie die des freien Durchgangs von Colonialprodukten und Handelsgütern durch die Vereins-Staaten nach Canada unter Sicherheit eines Bonds. Montreal musste jetzt fürchten, dass sein Handel nach andern Plätzen in direkten Linien von den Vereins-Staaten aus abgelenkt würde. Daher haben die Bürger von Montreal und Portland mit gemeinsamer und vereinigter Energie die Eisenbahnverbindung ihrer Städte befördert, so dass der Vereins-Staaten-Theil derselben Ende 1852 und der canadische im Juli 1853 vollendet werden konnten.

Für Portland war dies ein Werk ungewöhnlicher Kühnheit und Energie. Es handelte sich darum, eine Eisenbahn ganz aus eigenen Mitteln über hundert Meilen durch theilweise noch unerforschte Wälder und das gebirgigste Land zu führen. Die Kosten waren sechs Millionen Dollars und zwei Millionen Betriebscapital, auf die Erlaubniss der Legislatur hin von der Stadt Portland garantirt, und betrugen Doll. 35000 auf die Meile. Für die eignen Mittel eines Staates von 583,000 Einwohnern und einer Stadt von 20,000 bedeutet dies Doll. 50 baar und Doll. 100 contrahirter Schuld auf jeden Kopf. Aber der Gewinn dieses Werkes, das erst von allen Nicht-Bürgern Maines als Chimäre betrachtet wurde, war auch ein hoher. Man vergegenwärtige sich nur den grossen Preiskampf der hier, wenn auch nicht mit Eisen und Blut, aber mit Eisen und industrieller Energie geführt wurde, und das grosse Objekt, den Welthandel Europas mit Amerika, den Handel des Ostens mit dem ungeheuren Westen, jene Handelsbewegung, wo die reichen Manufakturschätze des Welttheiles ältester Cultur und der Städte der amerikanischen Ostküste mit dem unermesslichen Reichthum der Bodenprodukte des Westens ausgetauscht werden. Diese Handelsbewegung hatte Newyork in seinen Mittelpunkt und nahe zu in seinen Alleinbesitz gebracht. Boston trat in die Schranken und eroberte durch sein Eisenbahnsystem nach den See'n und nach Canada einen Theil dieses Handels. Maine aber, in der nordöstlichen Ecke der Union, wurde nur als Dependenz Bostons betrachtet; als wünschenswerth galt es nur, den Anschluss desselben an das Massachusettssystem durch die Portsmouth-Saco-Portlandslinie zu bewerkstelligen. Dies geschah schon mehrere Jahre vor dem Bau der Portland-Montrealbahn, also im Jahrzehend von 1840—1850. Da trat der kleine, arme Staat in die Schranken und warb mit eignen Mitteln um den grossen Preis,

einen Theil des etablirten Welthandels durch eine Eisenbahn zu erobern. Wenn es wahr ist, dass der Mensch mit der Grösse einer Aufgabe wächst, so wird man begreifen, dass dies Werk alle Energieen des Handels und der Industrie in diesem Staate erwecken und in gesunde, schaffende Bewegung bringen musste. Bereichert wurde dessen Eisenbahnsystem noch durch eine neue Richtung, die als Fortsetzung der vom Süden kommenden Küstenlinie betrachtet werden muss und über Bangor und St. Johns (Newbrunswik) nach Halifax (Nova Scotia) geführt wurde, einen neuen Verbindungszweig des Handels mit Europa und dessen amerikanischen Colonieen.

Wie wir gesehen haben, datirt die Eisenbahnperiode Maines von 1840—1860. Während die Bevölkerung des ganzen Staates von 1840—1850 nur um 16,22 pCt. von 1850—1860 um 7,74 pCt. zunahm, hat die Bevölkerung der Landdistrikte von 1840—1850 um 0,30 pCt. abgenommen und von 1850—1860 wieder um 18,37 pCt. zugenommen. Diese letztere Zunahme dürfen wir gewiss der Ausdehnung des Ackerbaus in den neuen Walddistrikten zuschreiben, die durch die Portland-Montreal-Bahn gewonnen wurde, da vordem die Zunahme der Landbevölkerung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt geringer wurde. Die grösseren Städte dagegen Portland, Bangor, Biddeford zeigen in jener Periode von 1840 bis 1850 eine Zunahme von 36,78 pCt., 67,30 pCt., 136,79 pCt. von 1850--1860 von 26,54 pCt., 13,68 pCt., 53,38 pCt. Schon bei Bath zeigt sich nach einer Vermehrung von 56,19 pCt. von 1840—1850 eine geringe, einer Verminderung gleichkommende Vermehrung von 0,69 pCt., bei Augusta eine Verminderung um — 7 pCt., bei den übrigen eine Vermehrung um 20,46 pCt., 9,28 pCt., 15,16 pCt., 18,17 pCt., bei Gardiner eine Verminderung um — 30,82 pCt. Nur Rockland macht eine Ausnahme und steigt plötzlich von unbedeutender Zahl um 44,81 pCt. Ausser diesem raschen Wechsel von Aufschwung und Verfall kleinerer Städte in der Eisenbahnzeit, dem wir noch öfter begegnen werden, zeigt sich ein entschieden ungünstiges Verhältniss für die kleineren Städte. So beträgt 1850—1860 die Zunahme der Bevölkerung der drei grösseren Städte 31,20 pCt., sämmtlicher angeführter Städte 8,80 pCt., der kleineren Städte 0,41 pCt. Halten wir hiezu die Vermehrung der Landdistrikte um 18,37 pCt., so scheint es, dass wo Eisenbahnen durch fruchtbare noch unbebaute Landstrecken geführt wer-

den und jungfräulichen Boden der Befruchtung eröffnen die Wirkung derselben auf das Bevölkerungsgesetz, nach der erhöhten Volksvermehrung der grossen Städte in erster Reihe, zunächst zu Gunsten der Landbevölkerung ausfällt, für die kleineren Städte sich aber entschieden ungünstig zeigt.

Was die Verminderung der Bevölkerungszunahme für den ganzen Staat von Jahrzehnt zu Jahrzehnt betrifft, so werden wir dieselbe Beobachtung machen bei andern nördlichen Staaten der Union, wie New-Hampshire und Vermont, Connecticut; und selbst bei Massachusetts ist nur eine geringe Zunahme. Man hat aus dieser merkwürdigen Thatsache im Vergleich mit der industriellen Energie der Bevölkerung dieser Landestheile, der sogenannten Neuenglandstaaten, einer Bevölkerung, die wesentlich angelsächsisch ihrer Race, ihrer Traditionen und Lebensgewohnheiten nach und unduldsam gegen fremde Nationalitäten ist, den Schluss gezogen, dass die unvermischte anglosächsische Race auf dem Boden der Vereins-Staaten nach und nach aussterben würde. Der Zuschuss, den diese Staaten durch die Einwanderung erhalten, ist so verschwindend gering, dass die Ursache dieser Erscheinung allerdings diese Race betrifft. Aber doch ist ein Schluss auf ein physiologisches Verkommen derselben ein voreiliger, wenn man nicht die mächtigen Faktoren mit in Rechnung zieht, welche die Bevölkerung dieser Staaten fortwährend vermindern. Erstens gehört dahin, dass ein grosser Theil der jungen Leute im Seedienst beschäftigt ist; es sind die besten Seeleute unsrer Handels- und Kriegsmarine; und das Seeleben entspricht so sehr ihrer Neigung, dass gerade von diesen Staaten reiche Schiffsrheder nicht selten als Capitäne ihrer eignen Schiffe in See gehn. Aber auch ausserdem ist der Wandergeist dieser Bevölkerung eingeboren. Einen „Yankee“ kann man typisch nur mit dem Reisesack in der Hand darstellen. Das junge Volk wandert fortwährend aus, sein Glück zu suchen auf der See, im fernen Westen, im Süden. So stellen diese Staaten auch zu den völkerwanderungsartigen Zügen von ganzen Familien nach Californien, Oregon, Kansas und Nevada bedeutende Contingente. Aber selbst jene sporadische aber gewohnheitsgemässe Auswanderung des jungen kräftigen Theiles der männlichen Bevölkerung, von denen nur ein kleiner Theil zurückkehrt, muss der Zunahme der Bevölkerung in steigendem Grade nachtheilig sein. Doch auch die weibliche

Bevölkerung nimmt daran Theil. Die „yankee girls" gehn als Dienerinnen oder Gouvernanten nach den südlichen und westlichen Staaten, als Fabrikarbeiterinnen in grosser Zahl nach Massachusetts und Newyork und sind als ausdauernde, flinke und intelligente Arbeitskräfte gesucht. Wie die Pionier-Lust in ihren Vorvätern, so steckt der Wandergeist diesem Volke im Blute; und ihrer energischen Freizügigkeit ist nicht wenig das entwickelte industrielle Leben in allen nördlichen Staaten zu danken. Wäre es nicht für den einfachen Arbeiter des Nordens ein verwundendes Gefühl für seine Ehre und sein freies Bürgerbewusstsein gewesen, verachtet neben dem verachteten Sklaven zu arbeiten, es wären von dort längst ganze Schaaren nach dem Süden gewandert, wo das Leben so leicht ist, und die Arbeit so gut bezahlt wird, und hätten die Gründung von Eisen- und Baumwollenfabriken ermöglicht, wozu die reichen Kohlenminen Alabamas treffliches und nahe zur Hand liegendes Betriebsmaterial bieten. Die Auswanderung von Ackerbauern dagegen kann unter dem grossen Gesichtspunkte aufgefasst werden, den Carey so erfolgreich gegen Ricardo hervorhebt, dass nach geschichtlicher Erfahrung erst die trocknen hochgelegenen unfruchtbareren und erst in den folgenden Generationen die reicheren Gegenden der Thalgründe in Angriff genommen und besiedelt werden. Wie sich das Fichtenland des Hügels, wo das erste Blockhaus des Ansiedlers erscheint, zu den wald- und grasreichen, aber auch schwer zu klärenden und fieberbringenden Thalgründen zu seinen Füssen verhält, so verhalten sich die sandigen und felsigen Gestade dieser Nordstaaten, wo die ersten Puritaner Fuss gefasst, zu den reicheren und fruchtbareren Ländern der Union im Westen und im Süden. Dahin wandert mit der Zunahme der Zahl und des Reichthums der Bevölkerung ein grosser Theil aus und dies um so eher, wo ein solcher Umzug der angebornen Neigung zusagt, mit wenig Kosten und mit Erhaltung aller bürgerlichen Rechte verbunden ist.

Alle diese Verhältnisse muss man berücksichtigen, ehe man einseitig die Erklärung der geringen Volkszunahme in einem physischen Verkommen sucht, obgleich zugestanden werden muss, dass das Sichabschliesen von Racen, wenn auch langsam, eben so verderblich für die Zunahme der Bevölkerung wirkt, wie in so augenfälliger Weise das Sich-Abschliessen und — Untereinanderverheirathen von Familien.

Nach den von uns oben mitgetheilten Verhältnissen muss der Einfluss der Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme der grossen Städte vornehmlich an der Zunahme des Handels zu Tage treten. Hier zeigt sich in der That eine Abnahme im Werthe von 1820—1840, eine dauernde Zunahme der Tonnenzahl von Jahrzehnt zu Jahrzehnt; eine bedeutende Zunahme des ganzen Handels aber von 1840—1850, am bedeutendsten von 1850—1860, also in der Periode, wo die Bahnen nach Montreal und Halifax in Betrieb kamen, und eine entschiedene Zunahme der einheimischen Rhederei.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl		
	Einheimische.	Fremde.	Sämmtliche.		Amerikanische.	Fremde	Sämmtliche
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	911,777	33,551	945,528	980,518	98,245	2,617	100,862
1831—1840	914,332	21,338	935,660	963,067	68,847	72,864	141,711
1841—1850	1,282,023	20,855	1,302,878	671,909	100,909	61,461	162,350
1851—1860	2,262,485	656,752	2,920,237	1,936,416	203,117	58,489	261,606

Eine entschiedene Zunahme zeigt sich auch in der Production des Ackerbaues sowohl, wie der Gewerbe und Fabriken in den Jahren von 1850—1860.

	Land in Ackergütern.	Werth an Nutz-Vieh.	Butter.	Käse.	Wolle.
	Acker.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	4,555,393	9,705,726	9,243,811	2,434,454	1,364,034
1860	5,700,755	15,437,533	11,687,781	1,799,862	1,495,063

	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.	Mais.	Hafer.
	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	1,646,773	189,618	296,259	102,916	1,750,056	2,181,037
1860	2,780,179	323,454	233,877	123,290	1,546,071	2,988,939

	Gerste.	Buchweizen.	Irländische Kartoffeln.	Heu.	Klee.	Ahorn-Zucker.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Tonnen.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	151,731	104,523	3,436,040	755,889	9,097	93,542
1860	802,109	339,520	6,374,617	975,716	48,851	306,742

	Werth an Manufakturen.	Bretter.	Baumwoll.-fabrikation.	Leder.	Eisenwaaren.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	24,661,057	5,872,573	2,680,616	1,701,299	809,671
1860	36,075,498	6,784,981	6,636,623	2,011,084	761,896

Die mitgetheilte Statistik, die zwar in einzelnen Produkten, wie Weizen und Mais, eine geringe Abnahme, in allen Cerealien aber und übrigen Produkten, besonders aber in den Manufakturen eine bedeutende Zunahme innerhalb der obigen zehn Jahre aufweist, mag genügend sein um zu zeigen, dass in diesem Falle, bei so grossen Opfern der Bevölkerung aber gleichzeitiger Eröffnung neuer Ackerbaudistrikte in Folge der neuen Eisenbahnlinien, die gesammte Produktion dieses Staates hoch gestiegen ist; und dieses Steigen die Bevölkerungszunahme der Landdistrikte und der grossen Städte wohl erklären kann. In Betreff der stärkeren procentischen Bevölkerungzunahme der grossen Städte und des Landes schon vor der Eisenbahnzeit wollen wir daran erinnern, dass durch das Canalsystem der nördlichen Staaten und die dadurch erhöhte Belebung der St. Lawrence-Schifffahrt schon in jener Zeit die bedeutende Zunahme erklärlich wird. Da es aber eine allgemeine Erfahrung ist, der wir noch öfter begegnen werden, dass nach rapider Bevölkerungsvermehrung in einem Decennium die Weitervermehrung im nächsten in der Regel geringer ausfällt, so sind die hohen Ziffern von 1840—1860 von besonderem Gewicht für uns. Das wichtigste aber bleibt für unsre Frage immer das Verhältniss und der Wechsel der Vertheilung der Bevölkerung auf Stadt und Land. — Auf eine Thatsache möchten wir hier noch aufmerksam machen, welche zeigt, wie die Wirkung der Eisenbahnen auf die Industrie selbst in Einzelnheiten in der Statistik zu Tage tritt, auf die hohe Steigerung der Ahornzucker-Produktion von 1850—1860 von 93,542 B-Pfd. bis auf 306,742 B-Pfd., die gewiss nicht neuen Zuckerahorn-Pflanzungen, sondern dem durch die Portland-Montreal-Bahn eröffneten Zugang zu den Wäldern im Westen des Staates zuzuschreiben ist.

Newhampshire. Vermont. Massachusetts.

Diese drei Neuenglandstaten, enganeinander sich schmiegend, wie Theile eines Ganzen, werden wir für unsre Aufgabe am füg-

lichsten zusammen behandeln, da ausser ihrem gleichen Volkscharakter und ihrer innigen gegenseitigen Geschäftsverbindung ihr Eisenbahnsystem eiu gemeinsames, kaum zu trennendes ist, und unter den Gesammtbegriff des Massachusettssystems fällt, dessen Mittelpunkt, wie wir oben gesehn, Boston ist. Diese Stadt ist aber zugleich auch der schaffende Lebenspunkt aller Eisenbahnunternehmungen für diese Staaten gewesen. Die Grenzen derselben stellen sich so, dass Newhampshire im Osten und Vermont im Westen wie zwei aufgestellte Oblonge nebeneinander liegen. Oestlich grenzt Newhampshire fast mit seiner ganzen Länge an Maine und nur mit einem kleinen abschweifenden Stück an das atlantische Meer. Nördlich stossen beide Staaten mit ihren kurzen Seiten an Canada, westlich deckt der Staat Newyork die ganze Länge Vermonts, ihre südliche gemeinsame Grenze ist Massachusetts, das wieder seinerseits östlich vom Meer, südlich vom Meer, Rhode-Island und Connecticut und westlich vom Staate Newyork begrenzt wird. Schon geographisch erscheint Massachusetts richtunggebend für die Eisenbahnlinien, wie ein liegendes Oblong als Basis jener darauf gestellten und nördlich nach dem grossen St. Lawrencestrom-Gebiete strebenden Staaten. Newhampshire umfasst ein Areal von 9,280 Quadratmeilen oder 5,939,200 Acker, Vermont von 10,212 Quadratmeilen oder 6,535,680 Ackern und Massachusetts von 7,800 Quadratmeilen oder 4,992,000 Ackern.

Die geographische Lage dieser Staaten ist folgende:

	Breitengrade.	Längengrade.
Newhampshire...	42° 40′ — 45° 12′	70° 40′ — 72° 28′
Vermont........	42° 44′ — 45° 00′	71° 34′ — 73° 26′
Massachusetts ...	41° 15′ — 42° 52′	69° 54′ — 73° 34′

Newhampshire zeichnete als einer der ersten 13 Staaten, den 21. Juni 1788 die Constitution, Massachussets, auch einer der ursprünglichen Staaten den 6. Februar 1788. Vermont wurde als Staat den 4. März 1791 in die Union aufgenommen. Die politischen Hauptstädte sind in Newhampshire: Concord, in Vermont: Montpelier, in Massachusetts: Boston.

Die Bevölkerungsstatistik dieser Staaten ist folgende:

Newhampshire.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1890	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . . .	141,899	183,762	214,360	244,161	269,328	284,574	317,976	326,073
Landbevölkerung	—	174,309	202,805	231,125	251,193	256,133	268,592	267,166
Städtebevölkerung:								
Manchester	—	—	—	—	877	3,235	13,932	20,109
Concord	—	2,052	2,393	2,838	3,727	4,807	8,576	10,896
Nashua	—	—	—	—	—	6,054	8,942	10,065
Portsmouth	—	5,339	6,934	7,327	8,082	7,887	9,738	9,335
Dover	—	2,062	2,228	2,871	5,449	6,458	8,196	8,502

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Der Gesammtbevölkerung des Staates	+ 29,50	+ 16,65	+ 13,90	+ 10,31	+ 5,66	+ 11,73	+ 2,55
Des Landes ohne die Städte	—	+ 16,35	+ 13,96	+ 8,68	+ 1,96	+ 4,87	— 0,53
Der Städte Manchester	—	—	—	—	+ 268,75	+ 339,66	+ 44,12
Concord	—	+ 16,61	+ 18,59	+ 31,33	+ 28,98	+ 78,41	+ 27,17
Nashua	—	—	—	—	—	+ 47,70	+ 12,56
Portsmouth	—	+ 29,87	+ 5,66	+ 10,30	— 2,41	+ 10,79	— 4,14
Dover	—	+ 8,05	+ 28,86	+ 89,79	+ 18,51	+ 26,91	+ 3,72

Vermont.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . . .	85,416	154,465	217,713	235,764	280,652	291,948	314,120	315,098
Landbevölkerung	—	—	—	—	238,090	242,920	254,633	247,888
Bevölkerung der Städte:								
Bennington.	—	—	—	—	3,419	3,429	3,923	4,389
Brandon	—	—	—	—	1,940	2,194	2,835	3,077
Brattleboro	—	—	—	—	2,141	2,624	3,816	3,855
Burlington	—	—	—	—	3,525	4,271	6,110	7,713
Castleton	—	—	—	—	1,783	1,769	3,016	2,852
Colchester	—	—	—	—	1,489	1,739	2,575	3,041
Danville	—	—	—	—	2,631	2,633	2,577	2,544
Middleburg.	—	—	—	—	3,468	3,162	3,517	2,879
Montpelier	—	—	—	—	1,792	3,725	2,310	2,411
Newbury	—	—	—	—	2,252	2,573	2,984	2,549
Northfield	—	—	—	—	1,411	2,013	2,922	4,329
Rockingham	—	—	—	—	2,272	2,330	2,837	2,904
Rutland.	—	—	—	—	2,753	2,708	3,715	7,577
St. Albans	—	—	—	—	2,395	2,702	3,567	3,637
St. Johnsbury	—	—	—	—	1,592	1,887	2,758	3,469
Springfield.	—	—	—	—	1,498	2,625	2,762	2,958
Swanton	—	—	—	—	2,158	2,312	2,824	2,678
Vergennes	—	—	—	—	999	1,017	1,378	1,286
Woodstock.	—	—	—	—	3,044	3,315	3,041	3,062

Die obigen Städte sind alle Städte Vermonts mit 2500 Bew. und aufwärts im Jahre 1860. Vergennes ist seiner historischen Bedeutung wegen, mither gesetzt worden, und Montpelier als die Hauptstadt des Staates.

Massachusetts.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	378,717	423,245	472,040	523,287	610,408	737,699	994,514	1,231,066
Landbevölkerung	323,214	353,185	382,206	415,449	459,995	508,272	639,370	757,660
Bevölkerung der Städte:								
Boston	18,038	24,027	32,250	43,298	61,392	93,383	136,881	177,812
Lowell	—	—	—	—	6,474	20,796	33,383	36,827
Cambridge	2,115	2,453	2,323	3,295	6,072	8,409	15,215	20,026
Roxbury	2,226	2,765	3,669	4,135	5,247	9,089	18,364	25,137
Charlestown	2,406	2,978	4,959	6,591	8,787	11,448	17,216	25,063
Worcester	2,094	2,411	2,577	2,962	4,173	7,497	17,049	24,960
New-Bedford	3,313	4,361	5,651	6,947	7,592	12,087	16,443	22,306
Salem	7,921	9,457	12,613	12,731	13,895	15,082	20,264	22,252
Lynn	2,191	2,837	4,087	4,515	6,138	9,367	14,257	19,063
Lawrence	—	—	—	—	—	1,000	8,282	17,639
Taunton	2,919	3,860	4,107	4,520	6,042	7,645	10,441	15,376
Springfield	2,531	2,812	2,767	3,914	6,784	10,985	11,766	15,199
Fallriver	—	—	1,296	1,594	4,159	6,738	11,524	14,026
Newburyport	4,837	5,946	7,634	6,852	6,375	7,161	9,572	13,401
Chelsea	—	849	—	—	770	2,390	6,701	13,395
Gloucester	4,912	5,313	5,901	6,384	7,513	6,350	7,786	10,904

Vermont.

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Des gesammten Staates	+ 80,84	+ 40,95	+ 8,29	+ 19,04	+ 4,02	+ 7,59	+ 0,21
Des Landes ohne die Städte	—	—	—	—	+ 2,03	+ 4,82	— 2,65
Der Städte Bennington	—	—	—	—	+ 0,29	+ 14,40	+ 11,87
Brandon	—	—	—	—	+ 12,88	+ 29,21	+ 8,53
Brattleboro'	—	—	—	—	+ 22,56	+ 45,42	+ 1,02
Burlington	—	—	—	—	+ 21,16	+ 43,05	+ 26,23
Castleton	—	—	—	—	— 0,78	+ 70,48	— 5,43
Colchester	—	—	—	—	+ 16,78	+ 48,07	+ 18,09
Danville	—	—	—	—	+ 0,07	— 2,12	— 1,28
Middleburg	—	—	—	—	— 8,59	+ 11,22	— 18,14
Montpelier	—	—	—	—	+ 107,87	— 37,98	+ 4,37
Newbury	—	—	—	—	+ 14,25	+ 15,97	— 14,57
Northfield	—	—	—	—	+ 42,66	+ 45,15	+ 48,15
Rockingham	—	—	—	—	+ 2,55	+ 22,61	+ 1,64
Rutland	—	—	—	—	— 1,63	+ 37,18	+ 103,95
St. Albans	—	—	—	—	+ 12,81	+ 32,01	+ 1,96
St. Johnsbury	—	—	—	—	+ 18,53	+ 46,15	+ 27,95
Springfield	—	—	—	—	+ 75,23	+ 5,21	+ 7,09
Swanton	—	—	—	—	+ 7,13	+ 22,14	+ 5,17
Vergennes	—	—	—	—	+ 1,80	+ 35,49	— 6,67
Woodstock	—	—	—	—	+ 8,90	— 8,23	+ 0,72

Massachusetts.

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Des gesammten Staats	+ 11,76	+ 11,53	+ 10,86	+ 16,65	+ 20,85	+ 34,81	+ 23,79
Des Landes ohne die Städte	+ 9,27	+ 50,96	+ 8,69	+ 10,72	+ 10,49	+ 25,79	+ 18,50
Der Städte Boston	+ 33,20	+ 34,23	+ 34,26	+ 41,79	+ 52,11	+ 46,58	+ 29,90
Lowell	—	—	—	+ 31,37	+ 221,22	+ 60,52	+ 101,80
Cambridge	+ 15,98	— 5,29	+ 5,59	+ 84,28	+ 38,40	+ 80,94	+ 31,62
Roxbury	+ 24,21	+ 32,69	+ 12,70	+ 26,89	+ 73,22	+ 102,04	+ 36,88
Charlestown	+ 23,77	+ 66,52	+ 32,91	+ 33,32	+ 30,28	+ 50,40	+ 45,42
Worcester	+ 15,14	+ 6,88	+ 14,94	+ 40,88	+ 79,63	+ 127,41	+ 46,40
Newbedford	+ 31,63	+ 29,58	+ 22,93	+ 9,28	+ 59,21	+ 36,04	+ 35,66
Salem	+ 19,62	+ 33,37	+ 0,94	+ 9,14	+ 8,54	+ 34,35	+ 9,81
Lynn	+ 29,48	+ 44,07	+ 10,47	+ 35,95	+ 52,60	+ 52,20	+ 33,88
Lawrence	—	—	—	—	—	+ 728,20	+ 112,98
Taunton	+ 32,24	+ 6,39	+ 10,05	+ 33,67	+ 26,53	+ 36,57	+ 47,26
Springfild	+ 11,10	— 1,60	+ 41,45	+ 73,33	+ 61,92	+ 7,11	+ 29,18
Fall-River	—	—	+ 22,99	+ 167,06	+ 62,01	+ 71,03	+ 21,71
Newburyport	+ 22,92	+ 28,39	— 10,24	— 6,96	+ 12,32	+ 33,67	+ 40,00
Chelsea	—	—	—	— 9,30	+ 210,38	+ 180,38	+ 99,89
Gloucester	+ 8,16	+ 11,06	+ 8,18	+ 17,68	— 15,48	+ 22,61	+ 40,04

Wir haben schon oben auf den grossen Wettkampf hingewiesen, der um den grossen Preis des westlichen und des europäischen Handels zwischen den östlichen Küstenstädten geführt wurde. Es fällt dessen Höhe in die Eisenbahnzeit, in die Jahre von 1840—1860. Massachusetts mit seiner Haupthandelsstadt Boston war der erste Staat, der schon im Anfang dieser Periode durch Eisenbahnbauten, die mit grossen Opfern, eiserner Ausdauer und dem Bewusstsein, mehr für das Wohl der kommenden, als der zu dieser Zeit lebenden Generation zu arbeiten, unternommen wurden, seine Unabhängigkeit von New-York für den eignen von Westen bezognen Consum errang, und einen Theil des europäischen Handels von diesem Haupttemporium abzuziehn und für sich zu gewinnen suchte. Mögen auch die verschiednen Städte von Massachusetts und die angrenzenden Staaten zu dieser Aufgabe mit beigetragen haben, die Hauptlast wurde von Boston getragen. Wenn man die Eisenbahnlinien zusammennimmt, die dazu bestimmt waren, für Boston den Handel des St. Lawrence-Bassins und des Westens zu sichern, nämlich die Western-Eisenbahn bis Albany und Weststockbridge — die Linien Boston und Lowel: Lowell-Nashua: Concord: Northern: Vermont Central: Fitchburg: Vermont und Massachusetts: Cheshire: Plutland: Vermont und Canada: Ogdensburg oder Northern, wobei also die Linie bis Montreal noch nicht mit inbegriffen ist, so betragen die gesammten Kosten dieser Linien Doll. 46,343,951. Diese Summe spricht laut genug für die industrielle Energie der Bevölkerung Bostons. Alle die hiebei zunächst betheiligten Staaten haben ein armes unfruchtbares Land und ein rauhes Clima. Bei dem Zug der im Anfang der Besiedlung vorherrschend dem Ackerbau zu gewandten Bevölkerung nach den reichen Länderstreckens des Westens und des Südens, bei dem geringtn Reiz der wenigen natürlichen Reichthümer für die Einwanderung war vorauszusehn, dass die Bevölkerung dieser Staaten nicht nur nicht zunehmen, sondern sogar abnehmen musste. *Hier also, wie nirgends sicherer, können wir die bedeutende Zunahme der Bevölkerung namentlich in den grossen Städten und die hohe Blüthe von Handel und Industrie dem energischen Angriff und der ausdauernden Durchführung des Eisenbahnsystems zuschreiben.* Und dieser Schluss wird bis auf die einzelnen Ländertheile und Städte, welche näher an diesem Systeme Theil nehmen, bestärkt. Da in Boston die Radien aller grossen Verbindungslinien

zusammen laufen, und Massachusetts mit dem Norden, Westen und Süden verbinden, so zeigt sich in diesem Staate und besonders in seinen Städten auch die höchste Bevölkerungszunahme und die grösste industrielle Blüthe. Newhampshire und Maine, die durch eigne Querlinien unabhängig von Boston eine Verbindung des grossen Westhandels mit dem Meere hergestellt haben, folgen in der Reihe. Vermont, das vom Meere abgeschitten, mehr ein Durchgangsland ohne eigne grosse Handelsemporien bildet, zeigt die geringste Zunahme und in einzelnen Jahrzehnten sogar Abnahme der Bevölkerung.

Für den jährlich steigenden Lebensbedarf der mit Fabrikproduktion und im Handel beschäftigten Bevölkerung der Küstenstädte von Massachusetts war diese bei der ungenügenden Erzeugung des eignen Staates zunächst auf die Produkte des Westens Getreide, geräuchertes und gesalzenes Fleisch u. s. f. angewiesen. War hiefür früher der Hauptbezugsort New-York, so diente die Western-Eisenbahn, die über Worcester nach Albany ging, dazu diesen ununterbrochnen Handel von New-York unabhängig zu machen. Dass aber Boston dadurch nicht befähigt wurde, auch im Export nach Europa mit New-York zu concurriren, kann an einem einfachen Beispiele nachgewiesen werden. Schon in den fünfziger Jahren war die billigste Fracht, die der trägen Marktzeit, für das Fass Mehl von Albany auf dem Hudson über New-York nach Liverpool 25 Cents. Dies war aber zur selbigen Zeit die Eisenbahnfracht für das Fass Mehl von Albany nach Boston, so dass also die Wasserfracht von Albany nach New-York um den Preis der Fracht von New-York nach Liverpool billiger war, als jene und daher die Concurrenz Bostons im Export nach Europa ausschliessen musste. Demungeachtet war diese Western-Bahn ein so fruchtbares Werk, dass es trotz seiner immensen Kosten eine Dividende von 8 Procent eintrug und zugleich einen bedeutenden sinkenden Fond ansammelte. Eine ähnliche Erscheinung tritt uns bei den nördlichen Bahnen entgegen, die erst in zwei Parallellinien, die eine über Lowell und Concord, die andre über Fitchburg und Rutland nach Burlington am Champlainsee laufen und dann auf einer gemeinsamen Linie miteinander und zusammen mit der New-York-Linie von Burlington nördlich um den Champlainsee nach Ogdensburg und nach Montreal am St. Lawrencestrom geführt wurden. Diese Linien wurden mit ausserordentlichen Kosten, wie oben gezeigt und unter dem Willensimpulse eines grossen Planes unter-

nommen, mit der vorausblickenden und auf die Zukunft gerichteten Absicht, einen Theil der grossen Handelsbewegung für Boston zu erobern, welche zwischen dem Westen der Vereinigten Staaten und Europa ab- und zuwogt. Dieser kühne Plan ist bis jetzt, wo alle diese Linien und viele Nebenzweige vollendet sind, nur zum geringsten Theile gelungen. Die reiche Belebung des inländischen Verkehrs von Massachusetts, Newhampshire und Vermont mit dem grossen Westen hat aber deren Handel und Industrie so bedeutend gehoben und von New-York unabhängig gemacht und so mächtig auf die Zunahme der Bevölkerung, vor Allem der grossen Städte, gewirkt, dass die Unternehmer das bisherige Misslingen des grösseren Planes leicht über diese letzteren Errungenschaften vergessen können. Dagegen waren es gerade diese Unternehmungen, welche New-York zum Bau der Erie- und der Hudsonriver-Bahn angetrieben haben, Bauten, die noch lange nicht in Angriff genommen worden wären, ohne die Nothwendigkeit, die in Folge jener nördlichen Concurrenz für New-York eintrat, sich durch intensive Steigerung der eignen Verkehrsmittel seinen alten grossen Handel zu erhalten. Von den andern Linien, die radiengleich in Boston zusammentreffen, sind als hauptsächlichste zu nennen, die nach Providence im Süden und die nach Portsmouth im Norden, welche an die Port-Landlinie anschliesst. Diese beiden Linien, die Boston zunächst durch Portsmouth mit Newhampshire und durch Providence mit Connectitut verbinden, setzen die grosse östliche Küstenlinie fort, die wir früher schon erwähnt, und als deren Endpunkte wir Halifax im Norden und Wilmington im Süden bezeichnet haben. Ausser diesen ist noch die Boston-Fallriver, eine südöstliche Bahn, von Bedeutung, da sie Boston mit dem reichen Fabrikdistrikte der letzteren Stadt verknüpft. Für den Staat Newhampshire ist aber die kurze Querbahn von Portsmouth nach Concord zu erwähnen, die vom Meere direkt nach den grossen Nordlinien führt und für diesen Staat dieselbe Bedeutung hat, wie die Portland-Montrealbahn für Maine, nämlich die direkte Verbindung des Westhandels mit dem Meere und mit Europa im Bereich des Staates.

Blicken wir nach diesen Voraussetzungen auf die oben gegebene Bevölkerungsstatistik dieser Staaten, so ergibt sich zunächst für Newhampshire, dass für die Gesammtbevölkerung im ersten Jahrzehnt, wie fast in allen Staaten und dem Aufblühen

der Republik nach deren Constituirung und staatlichen Sicherung entsprechend, eine bedeutende Zunahme + 29,50 pCt. stattfindet. Von da ab wird die Zunahme immer geringer bis zur Eisenbahnzeit 1840—1850, wo sie von + 5,66 pCt. wieder auf + 11,73 pCt. steigt, dann aber sich wieder bis auf + 2,55 pCt. vermindert. Ganz dem entsprechend die Landbevölkerung ohne die Städte. Eigenthümlich ist aber dabei, dass, während von 1790 bis 1830 die Zunahmeprocente der Gesammtbevölkerung und der Landbevölkerung nahe zusammenfallen, wie + 16,65 pCt. .... + 16,35 pCt., wie 13,90 pCt. .... + 13,96 pCt. oder wie + 10,31 pCt. .... + 8,65 pCt., sie von 1830 ab dvergiren, wie + 5,66 pCt. .... + 1,96 pCt., wie + 11,73 pCt. .... + 4,87 pCt. und + 2,55 pCt. .... — 0,53 pCt. Es tritt also in der Eisenbahnzeit eine entschieden geringere Zunahme und von 1850—1860 sogar eine Verminderung der Landbevölkerung ein. Bei den Städten erhalten wir ein sehr buntes Bild von den verschiedenen Graden der Abnahme und Zunahme in den verschiedenen Jahrzehnten, aber Eines zeigt sich constant bei allen, die höhere Zunahme in der Eisenbahnzeit, von 1840 an gerechnet, von + 268 pCt. bis + 339 pCr., von + 28 pCt. bis + 78 pCt., von + 0 pCt. + 47 pCt., von + 2 pCt. bis 10 pCt., von + 18 pCt. bis + 26 pCt. und so bedeutende Ziffern procentischer Zunahme in derselben Zeit, wie 268 pCt., 339 pCt., 78 pCt., 47 pCt., 44 pCt., wie sie in den früheren Jahrzehnten (mit Ausnahme von Dover von 1820—1830 + 89,79 pCt.) nicht vorkommen.

Wenn wir von der Eisenbahnzeit sprechen und bedenken, dass die Eisenbahnen eines grossen politisch und industriell ohne jegliche Verkehrschranken vereinigten Staatengebietes nicht blos auf die Bevölkerung des Staates, wo sie liegen und der Städte, die sie berühren, wirken, sondern auf alle Staaten und Städte des Landes in verschiedenem Grade, so müssen wir den Beginn der Eisenbahnzeit eigentlich von 1830 ab rechnen, denn 1830 waren 40 Meilen und 1840 schon 2,197 Meilen in der Union gebaut. Wir werden daher oft schon von 1830—1840, wie hier bei Manchester und bei mehreren Städten von Massachusetts eine Steigerung der Bevölkerungszunahme nach vorhergegangner sinkender Tendenz bemerken, in den meisten Fällen jedoch beginnt die Steigerung mit 1840.

Bei dem Staat Vermont tritt uns dasselbe Bild der Bewegung des Bevölkerungsgesetzes entgegen; bei der Gesammt-

bevölkerung nur von 1820—1830 eine zwischenlaufende Steigerung von + 8 pCt. auf + 9 pCt., die sofort wieder auf + 4 pCt. sinkt, in der Eisenbahnzeit aber wieder auf + 7 pCt. steigt. Für das Land und die Städte fehlen uns die Daten bis 1830. Wir sehn aber hier wieder fast überall von 1840 ab, die Steigerung des Bevölkerungszuwachses zunehmen; bei vielen sehr bedeutend, wie von + 0 pCt. zu + 14 pCt., von + 12 pCt. zu + 20 pCt., von + 22 pCt. zu + 45 pCt., von + 0,78 pCt. zu + 70,48 pCt., ausgenommen sind zwei kleinere Städte, Montpelier und Springfield, und eine grosse, Woodstock. Dass die Eisenbahnen auf viele kleinere Städte entvölkernd zu wirken scheinen, haben wir schon gesehn und werden es noch öfters erfahren; wo sie auf grössere so wirken, ist es so selten, dass es als Ausnahme betrachtet und lokalen, ungünstigen Umständen zugeschrieben werden darf. Ebenso oft tritt aber bei kleineren Städten in der Eisenbahnzeit eine bedeutende Steigerung der Bevölkerungszunahme ein. Es wird sich also im Laufe unserer Untersuchung herausstellen, dass kleinere Städte im Allgemeinen von der Eisenbahnzeit stärker berührt uud in ihrer Bevölkerungsbewegung revolutionirt werden. Dass im Ganzen ein Transit-Staat, wie Vermont, für unsre Aufgabe wenig bedeutet, wird aus dem Obigen ersichtlich sein.

Weit wichtiger sind die Verhältnisse von Massachusetts. Wir haben zuerst zu bestätigen, dass in diesem, industriell schon frühzeitig entwickelten Staate, der durch seine Verbindungen mit New-York schon vor der Eisenbahnzeit an dem ausgebildeten Canalsystem Theil hatte, zwar auch in den ersten Decennien jene Tendenz des sinkenden Wachsthums ersichtlich ist, und zwar in mässigem Grade für die Gesammtbevölkerung, in rasch steigendem und rasch fallendem Grade für die Landbevölkerung, in geringem und mit Steigerungen abwechselnden für die Städte. Aber sie wird hier von dem Trieb der Steigerung fast überwunden und der höchste Punkt derselben tritt auch hier wie in den andern Staaten in der Eisenbahnzeit von 1840—1850 ein. Die Zunahme der Gesammtbevölkerung des Staates in dieser lebhaftesten Eisenbahnzeit, die bei dem in Massachusetts vereinigten System der Bahnen diesem zunächst zu Gute kommen musste, ist bedeutend, + 34,81 pCt. Mit Ausnahme zweier Städte Springfield und Gloucester, welches letztere aber von 1850—1860 schon wieder auf + 40 pCt. steigt, während das erstere in derselben

Zeit wieder zu + 29,18 pCt. emporgeht, sind von 1840—1850 alle Procentzahlen des Bevölkerungszuwachses weit über + 25 pCt. der höchsten Norm desselben innerhalb eines Jahrzehnts und erreichen die meisten höhere Zahlen als in allen übrigen Jahrzehnten, nämlich 46, 60, 80, 102, 50, 127, 36, 34, 52, 728, 36, 71, 33, 180. So übersteigen die Städte auch von 1850—1860 diese Norm von 25 pCt. und ebenso die Landdistrikte (+ 18,50 pCt.) und den ganzen Staat (+ 23,79 pCt.) in der Volkszunahme, und zeigen Procentziffern der Zunahme wie 29, 101, 31, 36, 45, 46, 35, 33, 112, 47, 29, 40, 99, 40, mit Ausnahme von Salem und Fallriver. Für die bis jetzt und bei allen Staaten wiederkehrende Thatsache der geringeren procentischen Zunahme von 1850—1860 in Vergleich zu der von 1840 bis 1850, die wir am Schluss des Werkes besprechen werden, bemerken wir nur kurz und vorläufig, dass für das Jahrzehnt von 1840—1850 das Zuströmen der Bevölkerung vom Lande nach der Stadt ein steigerndes und für das von 1850—1860 die grössere Sterblichkeit der Städte ein verminderndes Moment bildet.

Wir sehen im Staate Massachusetts also, dass, obwohl die höhere Zunahme der Bevölkerung schon früher eintritt und für die Städte oft bedeutende Procente beträgt, die Eisenbahnzeit jedoch von 1840—1860 auch hier scharf bezeichnet ist, und eine vorherrschende mitunter erstaunliche Bevölkerungszunahme der grossen Städte aufweist. Die angeführten kleineren Städte, meist gewerbfleissige Fabrikstädte, haben alle im Jahre 1790 über 2000 und im Jahre 1860 von 10,000 bis 20,000 Einwohner. Nur die kleine, rasch emporblühende Fabrikstadt Fallriver beginnt im Jahre 1810 mit einer Bevölkerung von blos 1,296 und endigt im Jahre 1860 mit 14,026 und Lawrence steigt in der Periode von 1840—1860 von 1000 bis auf 17,639, Chelsea in den Jahren 1800 bis 1860 von 890 bis auf 13,395 Einwohner. Hier zeigt also die Eisenbahnzeit, soweit unsere Daten uns zu urtheilen erlauben, selbst auf die kleineren Städte nicht jene revolutionirende Wirkung, sondern hebt die Zahl ihrer Bevölkerung fast constant mit der der grösseren Städte empor; wir glauben nicht zu irren, wenn wir dies der frühzeitig und andauernd geförderten und ausgebreiteten Fabrikindustrie zuschreiben.

Die Statistik der Eisenbahnen für diese drei Staaten ist folgende:

Newhampshire. Die Länge der Eisenbahnen, im Jahre 1850 in Betrieb, war 465,32 Meilen, die Kosten Doll. 14,774,133, im Jahre 1860 656,59 Meilen, Doll. 23,268,659 Kosten.

Vermont. Die Länge der Eisenbahnen, im Jahre 1850 in Betrieb, war 279,57 Meilen, die Kosten Doll. 10,800,901, die im Jahre 1860 556,75 Meilen, Doll. 23,339,215 Kosten.

Massachusetts. Die Länge der Eisenbahnen, im Jahre 1850 in Betrieb, war 1,035.74 Meilen. Die Kosten Doll. 47,886,905 und im Jahre 1860 1,272.96 Meilen, die Kosten Doll. 58,882,328.

Ausserdem war im Jahre 1860 in der Stadt Boston eine Stadt-Eisenbahn von 67,39 Meilen und Doll. 2,964,875.

Die Statistik des Handels und der Gütererzeugung ist für diese Staaten folgende:

Newhampshire.

Der jährliche durchschnittliche Handel innerhalb der Jahrzehnte.

	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheim.	Fremde.	Gesammte		Amerikanisch.	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	152,628	22,678	175,306	288,998	7,106	469	7,575
1831—1840	71,792	5,445	77,237	110,010	4,529	668	5,197
1841—1850	12,049	205	12,254	40,373	1,016	3,663	4,679
1851—1860	9,608	403	10,011	33,738	2,001	4,019	6,020

Wir sehen, dass der Handel dieses Staates, sowie dessen Schifffahrt seit 1820 dauernd abgenommen hat. Nur in der Ausfuhr fremder Waaren und der Tonnenzahl einheimischer und fremder Rhederei ist von 1850 bis 1860 eine Steigerung, die für die einheimische fast 100 pCt. beträgt. Da in demselben Jahrzehnt die fremde Einfuhr geringer ist, als im vorhergehenden, so müssen wir die grössere Ausfuhr theils der geringen Volkszunahme + 2,55 pCt., theils der erhöhten einheimischen Produktion zuschreiben, die in der That von 1850—1860 in den meisten Artikeln erhöht ist. Dies sind die einzigen Spuren einer Wirkung der Eisenbahnzeit auf den Handel, einer Wirkung, die überhaupt stets in den späteren Decennien erscheinen wird.

Die städtische Produktion des Staates Newhampshire und der Stand des Ackerbau's waren folgende:

Jahre.	Land in Ackergütern.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.	Wolle.
	Acker.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	3,392,414	8,871,901	6,977,658	3,196,563	1,108,476
1860	3,744,630	10,924,627	6,956,764	2,232,092	1,160,212

Jahre.	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.	Hafer.
	Doll.	Doll.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	1,522,873	117,140	185,658	183,117	973,381
1860	3,787,500	130,078	238,966	128,248	1,329,213

Jahre.	Wälschkorn.	Gerste.	Buchweizen.	Taback.	Hopfen.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	1,573,670	70,256	65,265	50	257,174
1860	1,414,628	121,103	89,996	21,281	130,428

Jahre	Erbsen und Bohnen.	Irische Kartoffeln.	Heu.	Kleesaat.	Ahornzucker.
	Bushel.	Bushel.	Tonnen.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	70,856	4,304,919	598,854	829	1,298,863
1860	79,455	4,137,543	642,741	11,992	2,255,012

Jahre.	Werth an Manufakturen.	Baumwollfabrikate.	Stiefel und Schuhe.	Wollenwaaren.	Leder.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	23,164,503	8,861,749	2,610,169	2,139,967	944,554
1860	45,500,000	16,661,531	3,863,866	2,876,000	1,933,949

Jahre.	Getreide und anderes Mehl.	Bretter.	Dampfmaschinen.	Drucksachen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	1,127,016	1,099,492	606,170	44,706
1860	1,486,981	1,226,784	898,560	244,879

Jahre.	Spinnmaschinen.	Seife und Lichte.	Ackerbau-werkzeuge.
	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	30,165	119,096
1860	134,500	64,514	134,935

Die Zunahme der Fische war im Jahre 1850 Doll. 59,281, im Jahre 1860 Doll. 64,500.

Wir sehen eine Zunahme der gesammten Produktion, der ländlichen, mit Ausnahme von Butter, Käse, Roggen, Wälschkorn, Hopfen und Kartoffeln, der städtischen fast ohne Ausnahme. Die Zunahme der Thierproduktion entspricht der Zunahme der Rhederei, der Licht- und Seifenfabrikation, dem menschlichen Bedarf in der gesteigerten Baumwollenfabrikation. Da in den früheren Jahrzehnten Abnahme des Handels, in der Periode von 1840—1860 eine Steigerung der Bevölkerungszunahme zu sehen ist, die besonders in den Städten zu hohen Ziffern steigt, von 1850—1860 aber überall wieder abnimmt, so können wir diese erhöhte Produktion von 1850—1860, namentlich die der Manufakturen, nur der Volksvermehrung des vorhergehenden Jahrzehnt zuschreiben. Auch hier treffen wir wieder die wahrscheinlich durch die wälderöffnenden Eisenbahnen erhöhte Produktion des Ahornzuckers.

Vermont.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels.

Jahre.	Werth der Ausfuhr.			Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.	Amerikanische.	Fremde.	Gesammte.
	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	520,270	848	521,178	4,651	14	4,665
1831—1840	327,341	—	327,341	32,496	—	32,496
1841—1850	281,794	171,550	453,344	54,246	261	54,457
1851—1860	364,346	650,735	1,015,081	28,091	14,908	42,999

Auch hier sehen wir wieder eine Abnahme des Handels von Jahrzehnt zu Jahrzehnt, aber von 1850—1860 eine bedeutende Steigerung der Ausfuhr fremder und einheimischer Waaren und eine bedeutende Zunahme der Rhederei der einheimischen von 1840—1850, der fremden d. h. der englischen von 1850—1860.

Es ist natürlich, dass hier nur von den binnenländischen Rhedereien des Champlainsee's die Sprache sein kann. Auch bezieht sich die erhöhte Ausfuhr namentlich von fremden Waaren wahrscheinlich zum Theil auf Transitgüter aus andern Staaten.

Die Statistik des Ackerbau's und der Manufakturen von Vermont ist folgende:

Jahre.	Land in Ackergütern.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.	Wolle.
	Acker.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	4,125,822	12,648,228	12,137,980	8,720,834	3,400,717
1860	4,160,839	15,884,393	15,681,834	8,077,689	2,975,544

Jahre.	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.	Wälschkorn
	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	1,861,336	249,422	535,959	176,233	2,032,396
1860	2,549,001	212,905	431,127	130,976	1,463,020

Jahre.	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.	Hopfen.	Grassaat.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.	Bushel.
1850	2,307,734	42,150	209,819	288,023	14,936
1860	3,511,605	75,282	215,821	631,641	11,420

Jahre.	Ahornzucker.	Erbsen und Bohnen.	Irische Kartoffeln.	Wein.	Heu.
	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Gallonen.	Tonnen.
1850	6,349,357	104,649	4,951,014	659	866,153
1860	9,819,939	68,612	5,147,908	2,923	919,066

Jahre.	Kleesaat.	Obst.	Gemüse.	Wollen u. and. Waaren.	Getreide und anderes Mehl.
	Bushel.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	760	315,255	18,853	1,826,769	719,231
1860	2,444	198,427	24,792	2,550,000	1,659,898

Jahre.	Bretter.	Leder.	Dampfmaschinen.	Schuh und Stiefel.	Baumwoll-Artikel.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	618,065	640,665	363,494	342,353	280,300
1860	1,065,886	1,000,153	493,836	440,366	357,400

Jahre.	Kleider.	Gusseisen.	Möbel.	Ackerbauwerkzeuge.	Drucksachen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	124,560	413,500	123,960	133,355	19,980
1860	250,669	296,430	268,735	157,647	99,701

Von folgenden Artikeln ist 1850 noch gar kein Werth notirt und 1860: Eisenstangen Doll. 63,250 — Roheisen Doll. 61,940. Musikalische Instrumente Doll. 57,960. Nähmaschinen (3,500) Doll. 42,000. Juwelierwaaren Doll. 37,950. Leuchtgas Doll. 15,215.

Mit Ausnahme von Käse, Wolle, Wachs und Honig, Weizen, Roggen, Wälschkorn, Grassaat, Erbsen, Bohnen, Obst und unter den Manufakturen Gusseisen ist in fast allen Produktionszweigen von 1850—1860 eine bedeutende Zunahme wahrzunehmen, vorherrschend animalische Produktion und was sie födert: Schlachtvieh, Hafer, Klee; dann höhere Produktion der Intelligenz: Druksachen, Musikinstrumente u. s. f.; vor Allem aber sämmtliche Fabrikprodukte und schliesslich wieder Ahornzucker, ein Zeichen neu eroberter Wälder. Vergleichen wir diese Ergebnisse mit der Bevölkerungsstatistik, so entsprechen sie vollkommen dem Anwachsen der Bevölkerung in den meisten grösseren Städten von 1840—1850 und theilweise noch von 1850—1860 bei Abnahme der Landbevölkerung und verschwindender Zunahme der Gesammtbevölkerung, die jedoch auch von 1840—1850 ein Steigen nachweist. Die vorherrschenden Arten der Produktion sind, wie ersichtlich in den Neuenglandstaaten ziemlich gleich und stimmen mit der vorherrschenden Bevölkerung der Städte überein. Die Zunahme der Weinproduktion darf uns nicht verwundern, denn vom tiefsten Süden der Union bis zu den Grenzen der Neuenglandstaaten wächst die Weinrebe wild; sie erinnert an die Erzählung alter Urkunden, dass lange vor Columbus ein deutscher Rheinländer mit den seekühnen Normannen dort gelandet und einst berauscht vor Freude aus dem Wald auf das Schiff zurück-

gekehrt sei und die Normannen zu bereden suchte, sich da niederzulassen, „das sei ein herrliches Land; da wachse überall der Wein wild.“ Man muss sich eher wundern, dass die Weinkultur noch nicht ausgedehnter und vervollkommneter ist.

Massachusetts.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels in Perioden von 10 Jahren.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Ausfuhren.			Werth der Einfuhren.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische.	Fremde.	Gesammte.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	3,931,104	6,633,997	10,565,101	15,047,389	137,865	4,716	142,581
1831—1840	5,200,990	4,626,910	9,827,900	18,466,750	197,656	39,245	236,901
1841—1850	7,551,989	2,756,289	10,307,488	24,060,720	239,987	141,834	381,821
1851—1860	18,404,677	3,203,046	21,607,723	41,903,032	358,053	380,490	738,543

Die dauernde Zunahme des Handels und der Schifffahrt entspricht vollommen der dauernden nur wenige Ausnahme zeigenden Bevölkerung des Staates am stärksten und mit den hohen Ziffern des Städtebevölkerungszuwachses übereinstimmend in der Eisenbahnzeit. Rechnen wir die geringere ausländische Ausfuhr und stärkere Einfuhr dieser Jahrzehnte, so entspricht dies ebenfalls dem stärkeren Consum der rasch emporblühenden Städte und bei der Produktionsstatistik in der höheren Gütererzeugung an Manufakturen in Verhältniss zu den Ackerbauprodukten zu Tage kommen. Der Handel des Staates Massachusetts war immer wie dessen Industrie, ein kräftig bewegter, hochwallender; auch hier sehen wir die Eisenbahnzeit die höchsten Wogen treiben, entsprechend der wunderbaren Vermehrung der Städtebevölkerungen, die in einzelnen Fällen bis über 100 pCt., ja bis 700 pCt. per Jahrzehnt steigt.

Produktion des Staates Massachusetts.

Jahre.	Land in Ackergütern.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.
	Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	109,076,347	9,647,710	8,071,370	7,088,142
1860	123,255,948	12,737,744	8,297,936	5,294,090

Jahre.	Wolle.	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.
	B.-Pfd.	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	585,136	2,500,924	59,508	31,211	481,021
1860	377,269	2,915,045	62,416	119,783	388,085

Jahre.	Wälschkorn.	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	2,345,490	1,165,146	112,385	105,895
1860	2,157,063	1,180,075	134,891	123,202

Jahre.	Taback.	Hopfen.	Bohnen und Erbsen.	Irländische Kartoffeln.
	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	138,246	121,595	43,709	3,585,384
1860	3,233,198	111,301	45,346	3,201,901

Jahre.	Wein.	Heu.	Grassaat.	Ahornzucker.	Kleesaat.
	Gallonen.	Tonnen.	Bushel.	B.-Pfd.	Bushel.
1850	4,688	651,807	5,085	795,525	1,002
1860	20,915	665,331	4,852	1,006,078	1,295

Manufakturen-Werth.

Jahre.	Stiefel und Schuhe.	Baumwollfabrikate.	Wollen- und gemischte Stoffe.	Leder.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	24,102,366	21,394,401	12,781,514	5,672,559
1860	46,440,209	36,745,864	18,930,000	10,354,056

Jahre.	Fische.	Kleider.	Möbeln.	Drucksachen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	6,606,849	8,757,156	2,635,216	1,493,232
1860	9,300,442	6,440,671	3,365,415	2,905,916

Jahre.	Jouwelier-artikel.	Bretter,	Seife und Lichte.	Gusseisen.	Musikalische Instrumente.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	1,552,265	1,263,678	1,921,895	—
1860	2,648,641	2,288,419	1,910,206	1,801,085	1,762,470

Jahre.	Ackerbau-werkzeuge.	Schmiede-eisen.	Spirituosen.	Nähmaschinen. (21,400 Stck.)	Gummi-elast.-Fabr.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	820,141	—	—	—	276,080
1860	1,740,943	1,291,200	1,266,570	1,067,300	803,000

Bei der Betrachtung der Ackerbau-Erzeugung fällt sofort auch hier die Steigerung der animalischen Produktion auf; von der cerealen, die des Weizens, des beliebtesten und auch nahrhaftesten Brodmaterials der Angelsachsen, dann die des Tabacks, des Weins, des Ahornzuckers. Im Ganzen aber ist die absolute Grösse, sowie die Steigerung der Ackerbau-Produktion weit geringer, wie die der Manufakturen. Unter diesen ragt die alte Industrie von Massachusetts, die Leder- und Schuh-Fabrikation vor allen andern vor; die Baumwollenfabrikation ist im Zunehmen, die Produktion der Intelligenz-Materialien ebenso und übereinstimmend mit dem Staate des Schulzwangs und des grössten Unterrichtsbudgets der Welt, die Fischerei entsprechend der Zunahme der Marine. Im Grossen und Ganzen glauben wir, dass das Bevölkerungsgesetz, das in der vorherrschenden Zunahme der Städte in der Eisenbahnzeit beobachtet wird, auch in der Produktion zur gleichwirkenden Erscheinung kommt, dass die städtische Erzeugung der ländlichen vorauseilt.

Der Staat Massachusetts ist der Musterstaat der anglosächsischen Amerikaner; deutsche und romanische Elemente sind in dessen Bevölkerung verschwindend. Ausser dem allgemeinen grossen Faktor der Freiheit, der politischen, wie der gewerblichen haben viele Faktoren: die zähe Energie der Bevölkerung, die ausgedehnte Seeküste, der frühe Antheil an dem Handel und den Vortheilen der Canäle von New-York, dazu beigetragen, diesen Staat auf der aufsteigenden Linie der Bevölkerung des Ackerbau's, des Handels und der Industrie zu erhalten und ihn zu befähigen, aus Mitteln innerer Kraft dem sichtbaren Schicksal der

bodenarmen Neuenglandstaaten entgegenzuarbeiten, an Bevölkerung eher ab- als zuzunehmen. Dieser ganzen Massenbewegung industrieller Rührigkeit und Ausdauer musste natürlich die kräftige Initiative, die dieser Staat in der Eisenbahnzeit ergriff, strahlenfömig die meisten Bahnen in seiner Mitte zu vereinigen, neuen Impuls und stetiges Wachsen geben; und wir können uns daher über die hohen Procente der Städtebevölkerungszunahme in dieser Periode von 1840—1860 nicht wundern, die alle europäischen Erfahrungen weit übertrifft. Aber zugleich mit dieser hat auch die Bevölkerung des ganzen Landes, selbst die der ländlichen Bezirke in weit höherem Maasse zugenommen, als die der bisher behandelten Neuengland-Staaten, die sich sonst unter ziemlich gleichen Bedingungen entwickelt haben.

Connecticut und Rhode-Island.

Ueber diese beiden Staaten, die schon ihrer Lage nach wie eine Dependenz des nördlich gelegenen Massachusetts erscheinen, brauchen wir nicht besonders abzuhandeln, da sie im Allgemeinen, sowohl in Hinsicht ihrer Bevölkerung als ihres Handels und ihrer Industrie den Charakter der Neuengland-Staaten der Union an sich tragen und daher das oben von diesen Gesagte auch von ihnen gilt. Es leuchtet ein, dass sie die in ihrer ganzen Breite ausgedehnte Seeküste schon frühzeitig zu Gemeinwesen von Seefahreru prädestinirt hat. Connecticut ist nördlich von Massachusetts, südlich vom Meer, östlich von Rhode-Island, westlich von New-York, der kleine Staat Rhode-Island nördlich ebenfalls von Massachusetts und südlich vom Meer, westlich von Connecticut und östlich theils vom Meere, theils vom südlich umliegenden Massachusetts begrenzt. Connecticut liegt zwischen den Breitengraden 40° 00′ — 42° 02′ und den Längengraden 70° 46′ — 73° 50′. Rhode-Island in der Breite 41° 18′ — 42° 03′ und der Länge 71° 08′ — 71° 58′.

Connecticut ist einer der ursprünglichen 13 Staaten und zeichnete die Constitution den 9. Januar 1788, ebenso Rhode-Island das den 29. Mai 1790 zeichnete.

Connecticut umfasst ein Areal von 4,674 Quadratmeilen oder 2,991,360 Ackern, Rhode-Island ein Areal von 1,306 Quadratmeilen oder 835,840 Ackern. Die Bevölkerungsstatistik ist folgende:

Connecticut.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . .	238,141	251,002	262,042	275,202	297,675	309,978	370,792	460,147
Bevölk. der Landdistrikte	—	243,962	248,551	253,757	267,937	267,987	305,865	349,193
Bevölkerung der Städte:								
New-Haven	—	—	5,772	7,147	10,180	12,960	20,345	39,267
Hartfort	—	3,564	3,955	4,726	7,076	9,468	13,555	29,154
Norwich	—	3,476	3,512	3,624	5,161	7,239	10,265	14,047
Bridgeport	—	—	—	—	—	3,294	7,560	13,299
New-London	—	—	3,238	3,330	4,356	5,519	8,991	10,115
Middletown	—	—	2,014	2,618	2,965	3,511	4,211	5,072

Rhode-Island.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . .	69,110	69,122	77,031	83,059	97,199	108,830	147,545	174,620
Bevölk. der Landdistrikte	56,113	54,769	52,800	55,534	64,049	68,610	85,688	100,452
Bevölkerung der Städte:								
Providence	6,380	7,614	10,071	11,767	16,832	23,171	41,513	50,666
Newport	6,617	6,739	7,907	7,319	8,010	8,333	9,563	10,508
South-Kingston	—	—	3,560	3,723	3,663	3,717	3,807	4,912
Bristol	—	—	2,693	3,197	3,054	3,490	4,616	5,271
East-Grenwich	—	—	—	1,519	1,591	1,509	2,358	2,811

Connecticut.

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 5,40	+ 4,40	+ 5,2	+ 8,17	+ 4,13	+ 19,62	+ 24,10
Bevölkerung der Landdistrikte	—	— 0,17	+ 4,19	+ 5,95	+ 0,09	+ 14,13	+ 14,16
Bevölkerung der Städte New-Haven	—	—	+ 110,45	+ 42,43	+ 27,30	+ 56,90	+ 93,05
Hartfort	—	+ 10,97	+ 19,49	+ 49,72	+ 33,80	+ 43,17	+ 115,08
Norwich	—	+ 1,03	+ 3,47	+ 42,41	+ 40,22	+ 41,80	+ 36,93
Bridgeport	—	—	—	—	—	+ 129,50	+ 75,91
New-London	—	—	+ 2,84	+ 30,81	+ 26,69	+ 44,97	+ 12,50
Middletown	—	—	+ 29,99	+ 13,26	+ 18,41	+ 19,94	+ 20,44

Rhode-Island.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 0,02	+ 11,44	+ 7,83	+ 17,02	+ 11,97	+ 35,57	+ 18,35
Bevölkerung der Landdistrikte	— 2,39	— 3,59	+ 5,18	+ 15,51	+ 7,12	+ 24,90	+ 17,23
Bevölkerung der Städte:							
Providence	+ 19,34	+ 32,27	+ 16,84	+ 43,05	+ 37,66	+ 79,16	+ 22,05
Newport	+ 1,84	+ 17,33	— 7,43	+ 9,44	+ 4,03	+ 14,76	+ 9,88
South-Kingston	—	—	+ 4,58	+ 1,61	+ 1,48	+ 2,42	+ 2,85
Bristol	—	—	+ 18,71	— 4,47	+ 14,27	+ 32,27	+ 14,41
East-Greenwich	—	—	—	+ 4,74	— 5,15	+ 56,26	+ 19,27

Es stellt sich uns hier wieder ein ähnliches Bild der Bevölkerungsbewegung dar, wie in den früheren Staaten. Besonders auffallend ist hier aber die Steigerung der Gesammtbevölkerung und der Landdistrikte in der Eisenbahnzeit. Die Erklärung hiefür finden wir hauptsächlich darin, dass eine Menge Dörfer und Landflecken durch das reiche Eisenbahnnetz in diesen kleinen Staaten wichtige Fabrikplätze wurden; so finden wir für Connecticut in den als „boroughs“ aufgeführten Plätzen eine Bevölkerungszunahme in dieser Periode und gerade in der letzten Hälfte 1850—1860, die sie zum Rang von Städten erheben sollte.

	1850.	1860.		1850.	1860.
Waterbury	5,137	10,004	Litchfield	3,958	5,011
Stonington	5,481	7,740	Newtown	3,338	4,102
Norwalk	4,651	7,582	Guilford	2,653	3,108
Danbury	5,964	7,234	Southport	1,250	1,622
Stamford	5,001	7,185	Willimantic	1,092	1,317
Newbritain	3,029	5,212	Essex	950	1,122

Zieht man diese von der Bevölkerung der Landdistrikte ab, so finden wir gerade auch hier eine vorherrschende Zunahme der Städtebevölkerung von 1840—1860, abgesehn davon, dass auch nach den Tabellen, wo diese boroughs nicht angeführt sind, der Städtezuwachs von 1840—1860 bedeutend höher, wie der der Gesammtbevölkerung und der Landdistrikte ist, und Ziffern wie 56,90 pCt., 93,05 pCt., 43,17 pCt., 115,08 pCt., 41,80 pCt., 36,93 pCt. u. s. f. in vorherrschender Höhe zeigt, während die höchsten Ziffern der Gesammtbevölkerung (Rhode-Island 1840—1850) 35,57 pCt. und der Landdistrikte 24,90 pCt. sind. Auch hier sehen wir wieder die revolutionirende Wirkung der Eisenbahnzeit, dass Städte, wie South-Kingston, sinken oder wenigstens nur ganz geringe Zunahme zeigen, während andre, wie Bridgeport, New-London, East-Greenwich rasch emporsteigen.

Die beiden Staaten, dicht nebeneinander, beide nördlich an Massachusetts und südlich an's Meer grenzend, so dass Connecticut westlich an New-York und Rhode-Island, östlich an Massachusetts und das Meer stösst, zeigen schon durch ihre Lage die nothwendigen Richtungen ihrer Eisenbahnen an, die einerseits die grosse Küstenlinie von Boston über Springfield und Hartford nach New-Haven und von da nach New-York (Stadt) fortsetzen, andrerseits in mehreren Linien nördlich aufsteigen, in Massachusetts, Vermont und Newhampshire an das Montreal-

System und durch Seitenzweige an die grossen Linien des Staates New-York anknüpfen. Die hauptsächlichsten der ersteren von diesen Routen sind die Fallriver, die Stonington- und die Norwich- und Worcester-Bahnen. Die erste besteht aus der Fallriver-Bahn, die zweite aus der Boston-Providence-Stonington-Bahn und die dritte aus der Boston-Worcester und Norwich-Worcester-Bahn, alles Linien, die durch die Bequemlichkeit und Eleganz ihrer Wagen und die Sicherheit und Pünktlichkeit ihrer Verwaltung berühmt geworden sind, und die Verbindung zwischen Boston und New-York in einer Ausdehnung von 230 Meilen herstellen. Die andern Hauptlinien sind in Connecticut die Hausatonic-, die von Bridgeport nach Massachusetts führt und an die westlichen Bahnen dieses Staates anschliesst, die Naugatuk-, die in einer Ausdehnung von 60 Meilen von Stratford nach Winsted geht und die Canal-Bahn, die am Old-Farmington-Canal entlang nach dem Norden des Staates und von da nach North-Hampton in Massachusetts führt. Eine andre wichtige Linie, die den Zweck hat, Providence mit Fishkill am Hudsonriver direkt zu verbinden und so den unmittelbaren Bezug von Brodstoffen, Brettern, Kohlen u. s. w. aus dem Westen zu vermitteln, ist im Werke, und von Providence aus quer mitten durch Rhode-Island und Connecticut gezogen, bis Hartford bereits vollendet. Die Eisenbahnen von Rhode-Island im Besondern sind die oben erwähnte Stonington (Boston-New-York) und die Providence- und Worcester-Bahn. Die letztere ist besonders wichtig, da sie auf ihrem Wege eine Menge gewerbfleissiger Fabrikdörfer berührt, und Providence durch Worcester, wo alle nördlichen und westlichen Bahnen zusammentreffen, zugleich mit der grossen Western-Bahn und den Bahnen von Massachusetts, Vermont und Newhampshire in Verbindung setzt. Eine zweite ist die schon bei Massachusetts erwähnte Linie von Providence nach Boston.

Eine andre wichtige Linie aus mehreren Werken zusammengesetzt, die aber eine Route bilden, ist die durch das Connecticut-Thal, die durch die fruchtbarsten und an landschaftlicher Schönheit reichsten Gebiete Neuenglands führt, und bis Barton in Vermont vollendet ist. Mit der Vollendung eines kleinen Verbindungsgliedes von Barton bis Islands-Point ist hier eine neue Route von New-York bis nach dem St. Lawrence-Gebiete gewonnen.

Die Länge der Eisenbahnen Connecticuts in Betrieb war

1850 413,26 Meilen, (Kosten Doll. 13,989,774) die 1860 war 603 Meilen (Kosten Doll. 21,984,100.)

Die Länge der Eisenbahnen Rhode-Islands in Betrieb war 1850 68 Meilen (Kosten Doll. 2,802,594, die 1860 war 107,92 Meilen (Kosten Doll. 4,318,827.)

Die Statistik des Handels und der Gütererzeugung dieser Staaten ist folgende:

Connecticut.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels in Jahrzehnten.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl		
	Einheimische.	Fremde.	Sämmtliche.		Amerikanische.	Fremde	Sämmtliche
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	517,487	10,201	527,688	499,513	18,594	19	18,613
1831—1840	484,439	4,378	489,217	387,028	19,858	729	20,587
1841—1850	556,944	2,069	559,613	308,365	25,284	4,318	29,602
1851—1860	809,978	8,181	818,159	720,036	22,455	8,854	31,309

Rhode-Island.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels in Jahrzehnten.

	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheim.	Fremde.	Gesammte		Amerikanisch.	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	492,704	239,385	732,089	1,109,486	21,271	11	21,282
1831—1840	293,351	65,168	358,519	590,754	23,725	336	24,061
1841—1850	214,905	6,855	221,760	272,616	16,439	1,342	17,781
1851—1860	331,801	9,821	341,622	552,589	16,280	7,699	23,979

Das Gemeinsame in dieser Handelsbewegung beider Staaten ist dies, dass auf allen Gebieten des Exports, des Imports und der Schifffahrt, von 1830—1840 ein Sinken eintritt, während sie alle in der Eisenbahnzeit von 1840—1860 wieder emporsteigen. Diese Erscheinung stimmt mit der Bevölkerungszunahme merkwürdig überein. Ein Blick auf deren procentische Bewegung wird zeigen, dass mit den zwei Ausnahmen von Bristol und Middletown von 1830—1840 ein allgemeines Sinken der Bevölkerungszunahme gegen das vorhergehende Jahrzehnt eintritt, während in der Eisenbahnzeit von 1840—1860 wieder ein ebenso allgemeines Steigen ersichtlich ist. Nicht so übereinstimmend ist folgendes Verhältniss: Während

in der Bevölkerungszunahme beider Staaten erst jene sinkende Tendenz und dann das Steigen in der Eisenbahnzeit in ziemlich nahen Procentwerthen erscheint, bietet deren Handelsbewegung ein ganz verschiedenes Bild. Diejenige von Connecticut erhebt sich nach jenem Sinken zu grösserer Höhe, als im ersten Decennium von 1820—1830, diejenige von Rhode-Island kann trotz des Ansteigens in der Eisenbahnzeit die frühere Blüthe nicht wieder erreichen, sondern bleibt mit Ausnahme der fremden Schifffahrt weit hinter derselben zurück. Sollte die Eisenbahnzeit auf das Verhältniss kleinerer Staaten zu benachbarten grösseren im Handel dieselbe Wirkung ausüben, wie auf das zwischen den kleinen Orten und den grossen Städten innerhalb eines Staates? Wenn man unter dem grösseren Staat den volkreicheren und industriell mächtigeren versteht, so findet zwischen Newhampshire und Vermont einerseits und Massachusetts andrerseits ein ähnliches Verhältniss statt, wenn auch für Vermont im Export auswärtiger Güter und fremder Schifffahrt nicht so ganz zutreffend.

Production der Staaten Connecticut und Rhode-Island.

Connecticut.

	Land in Ackergütern.	Werth an Nutz-Vieh.	Butter.	Käse.	Wolle.
	Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	72,726,433	7,467,490	6,498,119	5,363,277	497,454
1860	90,830,005	11,311,079	7,620,912	3,898,411	335,986

	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.	Wälschkorn.	Hafer.
	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	2,202,266	93,304	41,762	600,893	1,935,043	1,258,738
1860	3,181,992	67,101	52,401	618,702	2,059,835	1,522,218

	Gerste.	Buchweizen.	Taback.	Flachs.	Erbsen u. Bohnen.	Irländische Kartoffeln.
	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	19,099	229,297	1,267,624	17,928	19,090	2,689,725
1860	20,813	309,107	6,000,133	1,187	25,864	1,833,148



	Süsse Kartoffeln.	Wein.	Heu.	Grassaat.	Ahorn-Zucker.
	Bushel.	Gallonen.	Tonnen.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	80	4,269	576,131	16,628	50,796
1860	2,710	46,783	562,425	13,024	44,259

Producte allgemeiner Industrie.

	Werth der Produkte.	Baumwoll.-fabrikation.	Wollen-fabrikate.	Nähmasch. (80,268 Stck.)	Gummi elast. Güter.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	45,110,102	4,122,952	4,974,959	—	1,218,500
1860	83,000,000	7,641,460	5,879,000	2,784,600	2,676,000

	Schuh und Stiefel.	Dampf-maschinen.	Jouwelier-arbeit.	Mehlarten.	Kleider.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	1,816,783	735,455	—	961,677	1,519,433
1860	2,044,762	1,953,538	1,887,484	1,719,294	1,338,985

	Fischerei.	Leder.	Gusseisen.	Druck-sachen.	Möbeln.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	775,325	851,888	577,850	358,300
1860	1,012,189	953,782	752,895	641,500	514,425

	Ackerbau-geräth.	Gas.	Licht und Seife.	Eisen gerollt.	Eisen roh.	Spirituosen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	358,300	70,338	124,285	—	—	—
1860	514,425	232,054	396,045	175,500	379,500	109,250

Entsprechend dem statistischen Verhältnisse der Bevölkerung sehen wir eine mässige Zunahme der Ackerbauproduktion, besonders der animalischen, die wieder der Produktionszunahme von Butter, dann von Leder, Schuhwerk, Licht und Seife entspricht; hervorzuheben ist die Produktionszunahme von Wein,

Taback, süssen Kartoffeln, dann Spirituosen. Bei weitem bedeutender und im Einklang mit der hohen Zunahme der Städtebevölkerung ist die Erzeugung städtischer Industrie, vor allem der auf Maschinenarbeit beruhenden, dann der von Lederartikeln, von Licht und Seife, Drucksachen, Juwelierarbeiten und ausser der städtischen Industrie, besonders die Zunahme der Fischerei, die aber in den Hafenplätzen durch die im Grossen betriebenen Zubereitungen des Trocknens, Einsalzens, Räucherns, Packens u. s. w. zu einem Theil der städtischen Industrie Veranlassung wird. Es ist also gerade in der Eissnbahnzeit eine Zunahme alter einheimischer Industrie und neuer den erweiterten Bedürfnissen städtischen Lebens entsprechender gegeben.

Rhode-Island.

	Land in Ackergütern.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.	Wolle.
	Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	17,070,802	1,532,637	995,670	316,805	129,692
1860	19,385,573	2,042,044	1,014,856	177,252	94,699

	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.	Wälschkorn.
	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	667,886	6,347	49	26,409	539,201
1860	713,725	5,801	1,131	28,459	458,912

	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.	Erbsen und Bohnen.	Irländische Kartoffeln.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	215,232	18,875	1,245	6,846	651,029
1860	234,453	40,993	3,573	7,699	542,909

	Süsse Kartoffeln.	Wein.	Heu.	Kleesaat.	Grassaat.
	Bushel.	Gallonen.	Tonnen.	Bushel.	Bushel.
1850	—	1,013	74,418	1,328	3,708
1860	946	507	82,752	1,122	4,229

Produkte allgemeiner Industrie.

	Gesammtwerth.	Baumwollfabrikate.	Wollfabrikate.	Jouwelierfabrikate.	Kleider.	Dampfmaschinen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	22,093,258	6,495,972	2,504,700	—	422,378	1,210,728
1860	47,500,000	12,258,657	6,599,280	3,006,678	1,138,086	1,068,825

	Mehlarten.	Gusseisen.	Stiefel und Schuhe.	Fische.	Gummi elast. Artikel.	Möbeln.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	9,651	195,700	69,098	64,430	215,000	59,036
1860	515,699	336,600	315,959	308,750	246,700	217,472

	Drucksachen.	Gas.	Bretter.	Ackerbaugeräth.	Licht und Seife.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	—	241,556	72,000	525,370
1860	205,262	197,735	172,172	117,845	107,332

	Nähmaschinen. (6000 Stck.)	Leder.	Kohlen. bitum. u. anthrac.	Biere.	Musik-Instrumente.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	183,050	—	—	—
1860	90,000	80,897	33,500	31,267	1,200

Auch hier ist nur eine mässige Zunahme der Ackerbauproduktion zu bemerken und wieder in vorherrschender Richtung der animalischen Produktion, während die städtische Produktion in voller Blüthe steht und sichtlich an Umfang und neuen Zweigen gewinnt; vor Allem ist hier die Fabrikation der Baumwoll-, Wolle- und Leder-Artikel hervorzuheben; dann die Zunahme der Fischerei, die der verhältnissmässig grossen Seeküste des kleinen Staates entspricht.

Ein flüchtiger Rückblick auf die statistischen Verhältnisse dieser sogenannten Neuengland-Staaten der Union ist hinreichend um sofort den allgemeinen Charakter ihrer wirthschaftlichen Bewegung erkennen zu lassen. Kleine Staaten, die in ihrem Gesammtareal das des einzigen Staates New-York nur etwa um ein

Drittel übertreffen und die ältesten Staaten europäischer Ansiedlung, haben sie nach einem raschen Aufschwung in Ackerbau, Handel und Bevölkerung in den ersten Decennien der Gründung der Union alle in den späteren eine Neigung zur Abnahme gezeigt, in Folge von Ursachen, die wir gelegentlich bezeichnet haben, wie geringere Fruchtbarkeit des Bodens im Verhältniss zu dem der westlichen Staaten, geringerer Zufluss der Einwanderung, innere Auswanderung zu Land und zu See. Zu dieser können wir auch die nach Canada rechnen; denn durch die Handelsfreiheit für Colonialprodukte, die der Reciprocitätsvertrag Canada gewährte, wurde das letztere die Handelsbasis dieser Staaten, blühte mächtig empor, und lockte die stammverwandten Amerikaner durch die reiche Gelegenheit gewinnreicher Unternehmungen.

Mit dem Nahen der Eisenbahnzeit aber, besonders von 1840 bis 1860, sehen wir überall eine höhere Steigerung der Gesammtbevölkerung, eine geringe der Landbevölkerung und eine hohe Zunahme der Städtebevölkerungen und Entwicklung städtischer Industrie, als deren Hauptfaktor wir die für die Arbeitstheilung gewonnene Zeit- und Kostenersparung durch die Eisenbahnen betrachten müssen, da in der den Eisenbahnen vorhergehenden Zeit alle andern Faktoren der Bevölkerungszunahme eine sichtliche Tendenz zur Abnahme nicht zu verhindern vermochten.

New-York.

Der Staat New-York, dessen geographische Beziehungen und hervorragende Bedeutung im Verhältniss zu den andern Staaten wir bei der Besprechung seines Eisenbahn-Systems skizziren wollen, umfasst ein Areal von 47,000 Quadratmeilen oder 30,080,000 Ackern, liegt in der nördlichen Breite von 40° 30′ — 45° 00′ und in der Länge von 71° 54′ — 79° 57′, und trat als einer der ursprünglichen 13 Staaten den 26. Juli 1788 mit der politischen Hauptstadt Albany in die Union.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . .	340,120	586,756	959,049	1,372,812	1,918,608	2,428,921	3,097,394	3,880,735
Landdistrikte	292,007	500,819	826,690	1,200,571	1,615,988	1,939,093	2,202,138	2,467,549
Städte: New-York	33,131	60,489	96,373	123,706	197,712	312,710	515,547	805,651
Brooklyn*	2,143	3,034	5,200	8,105	17,014	42,622	130,757	266,660
Buffalo	—	—	1,508	2,095	8,668	18,213	42,261	81,129
Albany	3,498	5,289	10,762	12,630	24,209	33,721	50,763	62,367
Rochester	—	—	—	1,502	9,207	20,191	36,408	48,304
Troy	—	4,926	3,895	5,264	11,551	19,334	28,785	39,332
Syracuse	—	—	—	—	2,565	6,502	22,271	28,119
Utica	—	—	—	2,972	8,323	12,782	17,565	22,529
Oswego	—	—	—	992	2,703	4,665	12,205	16,817
Poughkeepsie . .	2,529	3,246	4,669	5,726	7,222	10,006	13,944	14,726
Auburn	—	—	—	—	4,486	5626	9,548	10,986
Schenectady . . .	4,228	5,289	5,903	3,939	4,268	6,784	8,921	9,579
Hudson	2,584	3,664	4,048	5,310	5,292	5,672	6,286	7,187

*) Mit Einschluss von Williamsburg und Buschwick, die 1854 zu Brooklyn annektirt wurden.

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 72,51	+ 63,45	+ 43,14	+ 39,76	+ 26,60	+ 27,52	+ 25,29
Landdistrikte	+ 7,15	+ 65,66	+ 46,43	+ 34,61	+ 29,99	+ 13,56	+ 12,05
Städte: New-York	+ 82,57	+ 59,32	+ 28,36	+ 59,34	+ 64,55	+ 68,06	+ 56,29
Brooklyn	+ 41,58	+ 71,39	+ 55,86	+ 109,92	+ 150,51	+ 206,78	+ 103,93
Buffalo	—	—	+ 38,92	+ 313,74	+ 108,96	+ 132,04	+ 94,33
Albany	+ 51,20	+ 103,48	+ 17,36	+ 91,68	+ 39,29	+ 50,53	+ 22,86
Rochester	—	—	—	+ 512,98	+ 119,30	+ 80,29	+ 32,42
Troy	—	— 26,47	+ 35,15	+ 119,43	+ 67,38	+ 48,88	+ 36,29
Syracuse	—	—	—	—	+ 153,49	+ 242,52	+ 26,26
Utica	—	—	—	+ 186,84	+ 34,88	+ 37,42	+ 28,20
Oswego	—	—	—	+ 172,48	+ 72,58	+ 161,63	+ 37,78
Poughkeepsie	+ 28,35	+ 43,84	+ 22,64	+ 26,12	+ 38,55	+ 39,35	+ 5,60
Auburn	—	—	—	—	+ 25,41	+ 69,71	+ 15,08
Schenectady	+ 25,09	+ 11,60	— 33,27	+ 8,36	+ 58,95	+ 31,50	+ 7,37
Hudson	+ 41,79	+ 10,47	+ 31,17	— 0,34	+ 7,18	+ 10,82	+ 14,33

Der Staat New-York liegt wie ein Dreieck zwischen den Neuenglandstaaten, Pennsylvanien, Newjersey und dem Seegebiet des Erie- und des Ontario-See's, mit der breiteren Seite diesem letzteren, mit der Spitze, nämlich der Stadt New-York, dem Meere zugekehrt und zwar so, dass seine nördliche Grenze Canada und der Ontariosee seine östliche, Vermont, Massachusetts, Connecticut und das Meer mit der langgestreckten, zu New-York gehörenden Insel Long-Island, seine westliche und nordwestliche, wieder Canada, der Ontario- und Erie-See und seine südliche Pennsylvanien in seiner ganzen Breite und New-Jersey bilden. Schon diese geographische Lage mit den grossen ausgebuchteten Binnensee-Ufern, dem grossen westlichen Handel tausende von Anknüpfungspunkten zu Wasser und zu Lande bietend, dem Handel Canada's und Pennsylvaniens ausgedehnte Linien zukehrend und dann zur Sammlung aller Radien dieses Verkehrs die Weltstadt New-York am Meere, schon diese Lage hat diesen Staat zum Empirestaat der Union prädestinirt, aber auch die Zeichnung für die Eisenbahnlinien vorgezeichnet, die wie von grossen Pulsadern bei der Stadt New-York am Meere entspringend, sich fächerartig nach innen verästeln und ihre Zweige und Zweiglein besonders zahlreich an den Küsten des See-Gebiets anheften. Es sind aber auch noch andre Momente, die zu dieser Figuration des Eisenbahnsystems beigetragen haben: die frühzeitige Entwicklung des Seehandels und der Schifffahrt New-Yorks, dessen Bedeutung als Hauptdepot der nach dem Westen strömenden Einwanderung und der Lauf der Canäle, vor allen des Eriecanals, der, wie oben dargestellt, frühzeitig den grossen Handel des Westens mit dem Osten vermittelt und gleichsam monopolisirt hatte. Alle diese Elemente des Weltverkehrs brachten auch die mehr kosmopolitische Mischung der Bevölkerung mit sich; hier verschwindet schon der ausschliesslich angelsächsische Volkscharakter der Neuenglandstaaten; es herrscht auch nicht so entschieden das deutsche Element vor, wie in Pennsylvanien und mehreren westlichen Staaten, aber gerade dadurch charakterisirt New-York recht eigentlich den heutigen amerikanischen Typus eines republikanischen kosmopolitischen Gemeinwesens mit vorherrschend germanischen, englischen und deutschen, Grundelementen.

Ehe wir uns über die Bedeutung der einzelnen Linien näher aussprechen, wollen wir das mächtige Eisenbahnnetz New-Yorks cursorisch skizziren, um rasch eine Uebersicht der Hauptverbin-

dungen zu geben. Wir haben dies System ein fächerörmiges genannt mit der Stadt New-York als Spitze. Verfolgen wir die einzelnen Fächerlinien, so werden wir, wenn wir von Osten beginnen, zugleich Staat für Staat nach diesem Punkte concentrirt sehen. Am weitsten östlich liegt die kleine Bahn, die von New-York aus durch die ganze Länge der Insel Long-Island läuft; die nächste ist die Fortsetzung der nördlichen Küstenlinie, die Bahn von New-York nach Bridgeport (Verbindung mit Connecticut;) dann von New-York über Harlem nach Chatam-Four-Corners, die einen Zweig nach Pittfield abgiebt (Verbindung mit Massachusetts und zwei nach Hudson und Albany und so einen Knotenpunkt von vier Ecken bildet; dann kommt die Hauptbahn nach Albany längs des Hudson. Hier zweigt sich zur Verbindung mit Vermont und Canada die Bahn über Troy nach Rutland ab, ein zweiter Zweig geht weiter nördlich von Schenectady nach Rutland ab. Von Albany aus geht die Bahn nordwestlich an den Ontariosee. Hier haben wir zwei Hauptrichtungen der Divergenz zu unterscheiden. Die eine, die direkte Fortsetzung der Bahn, dient zur Verbindung von Canada und dem St. Lawrencegebiete, die andre von Rome nach Syracuse abgehend zur Verbindung mit jenem Eisenbahnnetze, das zwischen dem Erie- und Ontariosee, östlich vom Niagara und dem Eriesee, südlich vom Ontariosee sich aus den Zweigen dieser und der Eriebahn zusammensetzt. Die erste geht von Rome aus nach Pierepont, sendet am östlichen Ufer des Ontariosee's laufende Zweige nach Sakettsharbor und Cap-Vincent am Ontario- und nach Plattsburg am Champlainsee aus und führt direkt nach Montreal. Die andre ebenfalls von Rome ausgehend, sendet zwei Zweige nach Oswego und Rochester an den westlichen Theil des Ontariosee's und zwei nach Binghampton und Canandaigua zur Verbindung mit der Eriebahn.

Die nächste grosse Linie oder Fächerfalte nach unserm Gleichniss, die von New-York aus geht, und an der pennsylvanischen Grenze nach Buffalo am Eriesee führt, ist die Eriebahn. Nicht weit von ihrem Ausgang empfängt sie einen Zweig von Newburg am Hudson, der sie mit dessen Hochwasser in Verbindung setzt. Nach Pennsylvanien gehen Zweige ab bei Susquehanna, Elmira, Corning und Hornells. Der leztere führt bis Erie in Pennsylvanien und schliesst an die Bahnen von Ohio an, ein kleiner Zweig geht nach Ithaka am Cuyaga-See. Die andern Zweige,

die in das grosse Netz des Seegebiets einschlagen, gehen nach dem Innern, von Elmira nach Rochester, von Corning über Avon und von Hornells über Attica nach Buffalo und an den Ontariosee, von Salamanca nach Dunkirk am Eriesee. Bei Buffalo und am Niagarafall schliessen diese Linien an die Bahnen von Canada und Michigan an.

Diese kurze Uebersicht mag eine Vorstellung von dem ungeheuren Staatengebiete geben, dessen Verkehr dieses System convergirend in seinem Brennpunkte von New-York sammelt und vereinigt. Die erste ununterbrochne Linie, die gebaut wurde, war die von Albany nach Buffalo, eine Privatunternehmung zur Verbindung des Seegebiets mit dem Hochwasser des Hudson. Da sie mit den Staatswerken des Erie-Canals in Concurrenz trat, so hatte sie im Anfang Canalzölle zu bezahlen, die ihr Frachtgeschäft auf kostbare Güter beschränkten. Erst 1851 wurden diese Zölle durch einen Akt der Gesetzgebung aufgehoben und schon einige Jahre darnach concurrirte diese Bahn erfolgreich mit dem Canal-Geschäft, und beförderte das Fass Mehl für 60 Cents von Buffalo nach Albany, 50 Cents weniger, als die Durchschnitts-Fracht des Canals zwanzig Jahre nach dessen Eröffnung betrug. Die Eriebahn wurde gleich von vornherein für die direkte Verbindung von New-York mit dem Handel des Westens berechnet und im grössten Style mit allen Vervollkommnungen der Einrichtung und Verwaltung, jener grossen Aufgabe entsprechend, ausgeführt. Im Osten, nahe bei New-York steht sie durch die Ausgangspunkte von Newburg, Piermont und Jersey-City mit der Schifffahrt zur Hochwasserzeit in Verbindung und hat an allen diesen Plätzen ausgedehnte Grundstücke und Baulichkeiten zur Aufbewahrung und Expedition des ungeheuren Waarengeschäfts, das sich dort concentrirt. Im Westen bildet sie zwischen den Seen jenes oben beschriebene Netz, eine Art Delta, wo alle Städte von Bedeutung verbunden sind und Zweige nach allen Richtungen des Westens, der See'n und des Nordens abgehen; ein grosses reich gegliedertes Instrument für alle Bedürfnisse eines weitverzweigten Verkehrs. Von projektirten Bahnen zur Collateralverbindung der grossen Linien und neuen Anknüpfungspunkten für die Nachbarstaaten sind noch zu nennen die von Binghampton direkt nach Albany, die noch nicht begonnen ist, und die beiden von Buffalo und Rochester nach Olean durch das Genesee-Thal, die eine direkte kurze Verbindung beider See'n mit den Kohlen-

distrikten Pennsylvaniens herzustellen bestimmt und bereits bis Mount-Morris vollendet sind.

Betrachten wir das Eisenbahnsystem des Staates New-York im Grossen, so fällt bei einem Blick auf die Karte sofort das ungeheure Gebiet in die Augen, dessen Peripherie wie durch Radien nach der Stadt New-York concentrirt wird. Abgesehen vom Handel Canadas und aller Neuenglandstaaten ist der Handel des grosen Westens aus dem besonderen Grunde an dies System geknüpft, da die meisten westlichen Linien die beiden grossen Seen zur Basis haben. Die frühe Verbindung dieser See'n mit der Schifffahrt des Hudson durch den Erie-Canal hat, wie wir bald sehen werden, die frühzeitige Blüthe New-Yorks und dessen Bedeutung als ersten Handelsstaates der Union herbeigeführt. Aber dieser Canal hatte blos zwei Verbindungspunkte mit den See'n etablirt, einen bei Oswego mit dem Ontariosee und einen bei Buffalo mit dem Eriesee. Das Eisenbahnsystem hingegen hat, ausser seinen vielen Verzweigungen im Innern, am Ontariosee bei Cap-Vincent, Sacketts-Harbor, Oswego, Charlotte und am Eriesee bei Tonawanda, Black-Rock, Buffalo, Dunkirk und Erie (Pennsylvanien) und andern Punkten eine Menge Verknüpfungspunkte des grossen Handels des Seegebiets mit New-York geschaffen und giebt für immer neue Punkte den treibenden Stamm ab. Die Länge der Eisenbahnen 1850 in Betrieb war 1,403.10 Meilen, (Kosten Doll. 65,456,123), die 1860 war 2,701.84 Meilen, (Kosten Doll. 131,320,542.)

Ausserdem waren 1860 innerhalb der Grenzen der Stadt New-York 61.79 und der Stadt Brooklyn 79.92 Meilen Stadteisenbahn im Betrieb; die Kosten der Stadteisenbahnen waren Doll. 7,074,513; die Meilenzahl, die die Wagen machten: 10,909.829; die Passagierzahl: 49,980,148; das Einkommen vom Fahrgeld: Doll. 2,326,383, von andern Quellen Doll. 37,259, zusammen: Doll. 2,363,642. Zahlungen ausser denen für den Bau Doll. 1,735,307 für Transport, Doll. 46,901 — an Interessen, Doll. 479,593 an Dividenden u. s. f.

Für unsre folgende Betrachtung heben wir hier sogleich hervor, dass das Eisenbahnsystem New-Yorks als neues Verkehrsmittel an sich keine neuen grossen Bahnen für den Handel geschaffen hat; wohl aber hat es die alten grossen Wasserbahnen, die mit dem Hudson, dem Mohawk und dem Eriecanal und dem Champlaincanal und Champlainsee gegeben waren, und New-York frühzeitig

gross gemacht haben, in vielfachen Linien mit dem neuen Instrument der Bewegungskraft auf dem Lande verfolgt, hat Linien ähnlicher Richtung zugefügt und diese Verkehrs-Einheiten in Hunderten von Verästelungen differenzirt. Die Erscheinungen des Bevölkerungsgesetzes, die wir in andern Staaten erst mit der Eisenbahnzeit eintreten sehen, müssen daher hier schon früher eintreten, erzeugt durch einen ähnlichen Faktor, den Bau der Canäle, welche eine gleiche Bedeutung für die Förderung der Arbeitstheilung in der städtischen Industrie haben und hier noch dazu dieselben Hauptbahnen gingen; ja es müssen sich diese Erscheinungen selbst in solchen Staaten zeigen, die einen näheren Antheil an den Vortheilen dieser Canalverbindung gehabt haben. Wir haben dies deutlich bei Massachussetts gesehen und werden es noch bei andern Staaten finden. In der That erzählt auch die Bevölkerungsstatistik des Staates New-York die eigenthümliche Culturgesichte dieses Staates. Bedeutungsvoll für die Zukunft bis auf den heutigen Tag waren hier schon frühzeitig die Keime der Grösse gelegt worden, die dem Norden mit seiner auf freie Arbeit gegründeten Industrie jenes materielle Uebergewicht gab, das erst jetzt nach einem blutigen Bürgerkriege, der aller Mittel dieser materiellen Macht bedurfte, auch zum politischen Uebergewicht geworden ist, während noch zum Anfang dieses Jahrhunderts Virginien, die Wiege aller grossen Staatsmänner jener Zeit auch in materieller Blüthe der erste Staat zu werden bestimmt schien und während bis auf die neueste Zeit die gesammte nationale Allgewalt mit allen Mitteln des nationalen stehenden Capitals in den Händen des Südens war. Was bei der ersten Uebersicht dieser Bevölkerungsstatistik in die Augen fällt, ist dies, dass bei den Städten die Climax des Wachsthums, die bei den andern Staaten nach vorangegangenem Sinken gewöhnlich in die Eisenbahnzeit fällt, hier schon von 1820 an beginnt und bis 1850 anhält, während man in keinem Falle mehr als die letzten zwei Jahrzehnte znr Eisenbahnzeit zählen darf. Für unsre Aufgabe tritt daher zunächst die Forderung auf, diese Erscheinung genügend zu erklären. Denn die Zahlen sind zu bedeutend, um incommensurablen Ursachen oder örtlichen Besonderheiten zugeschrieben zu werden; ja es sind mit die höchsten bekannten Procente der Bevölkerungszunahme innerhalb zehn Jahre wie 109.92, 313.74, 512.98, 119.43, 186.84, 172.48, 150.51, 108.96,, 119.30, 206.78, 242.52, 161.63. Wenn der wesentliche Einfluss

welchen die Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme der Städte haben, in der mit ihnen gewonnenen Zeit- und Kosten-Ersparniss des Verkehrs und damit in der Förderung der Arbeitstheilung und der städtischen auf dieser begründeten Gütererzeugung liegt, so müssen mächtige Werkzeuge des Transports und grosse Werke der Verkehrsverbindung, welche eine gleiche Wirkung auf die Produktion äussern, auch jene weiteren Folgen des vorherrschenden Aufblühens der Städte mit sich führen. Dies war vor den Eisenbahnen die Schifffahrt des Meeres, der See'n, der Flüsse und wo solche Wasserwege künstlich geschaffen wurden, der Canalbau und die Canalschifffahrt. Wo aber solche Canäle grosse Flüsse und grosse Binnenseen mit dem Meere verbinden, wenn sie es wie der Erie- und Champlain-Canal im Staate New-York zu einer Zeit thun, in der sie die einzigen Verbindungslinien grosser innerer Staatencomplexe mit einer ausgedehnten Seeküste und dem Welthandel des Meeres bilden, so können wir uns nicht wundern, wenn das Bevölkerungsgesetz, das in der Eisenbahnzeit so constant wiederkehrt, sich unmittelbar nach solchen Werken mit gleicher Macht, weil durch gleiche Bedingungen geweckt, geltend macht. Dies fällt aber für den Staat New-York in das Jahrzehnt von 1820—1830 und daher hier so früh die ausserordentliche Volksvermehrung der Städte. Es wird von Interesse sein, auf die Bedeutung dieser Canäle, ausser dem, was wir schon früher darüber mitgetheilt, noch einige geschichtliche Lichter zu werfen.

Die ersten Ansiedlungen des heutigen Vereinigten-Staaten-Gebietes waren längst der Küste des atlantischen Oceans. Dort entstanden im Norden und Süden die ersten grossen industriellen Gemeinden, Handelsemporien und Fabrikanlagen, aber auch das angrenzende Land füllte sich reichlich mit ackerbauenden Ansiedlern. Daher in allen diesen Staaten die bedeutenden Ziffern der Volkszunahme in dem ersten Jahrzehnt des jetzigen Jahrhunderts.

Bald aber überschritten die Pioniere, die diesen Ansiedlungen entsprungen sind, die Alleghanykette, welche von Norden nach Süden die ganze Ebene disseits der Felsengebirge durchschneidet und in Ohio, Kentucky, damals noch zu Virginien gehörend, begann die neue Bevölkerung des Westens, jener rapide Staatenbildungs-Process, der in der Geschichte nicht seines Gleichen hat, ein Produkt der Freiheit auf allen Gebieten. In so

früher Zeit fasste General Washington, der schon als junger Mann von einundzwanzig Jahren die Alleghanygebirge durchreist hatte, und mit prophetischem Blicke die Grösse des Westens ahnte, den Plan, die Wasserstrasse des Ohio und damit die des Mississippi mit dem atlantischen Ocean durch einen Canal zu verbinden. Er dachte zunächst an die Cheasepeakebay und seine heimathliche Colonie Virginien; auch schien dies die nächste praktikable Verbindungslinie zu sein. Diesen Plan legte er den versammelten Deputirten von Virginien (burgesses of Virginia) vor und erhielt den öffentlichen Dank dieser Versammlung dafür. Seine Motive dabei gingen dahin, dass für die rasch emporblühenden Ansiedlungen des Mississippithales, des See- und des St. Lawrence-Gebietes nur ungenügende und allzuentfernte Ausgangsthore des Handels vorhanden seien, und dass daher zum Vortheil der alten, wie der neuen Colonien durch einen grossen Canal eine direkte Wasserverbindung des Westens mit dem Osten hergestellt werden müsse. Ehe aber dieser grossartige Plan zur Ausführung kam, der die damals reichste und blühendste Colonie Virginien zum Empirestaate gemacht hätte, wuchsen die Staaten des Westens zusehends empor; ausser Ohio und Kentucky füllten sich Indiana, Illinois, Missouri, Jowa, Wiskonsin mit zahlreichen prosperirenden Bevölkerungen und Städten. Bald nach dem Kriege von 1812 wurde daher jener Plan wieder aufgenommen, kraft seines allgemeinen, von der besonderen Route unberührten Werthes weiter nordwärts verlegt und im Staate New-York ausgeführt. So hängt die Blüthe des Empirestaates mit den ersten grossen Erinnerungen an den Gründer des republikanischen Staatenbundes zusammen. In den Höhenzügen der Alleghanies bilden dort nahe an den grossen, meerähnlichen See'n, der Hudson und der Mohawk auf der einen und der Champlainsee auf der andern Seite tiefe Einschnitte. Dieser See liegt nur 78 Fuss über dem Ocean; sein Wasserniveau ist im Allgemeinen nur 147 Fuss über dem Hochwasser des Hudson und nur 23 Fuss, da wo das letztere vom Champlain-Canal durchschnitten wird. Die Speisung lag also nahe zur Hand. Aber so tief sind diese Einschnitte, dass das „lange Niveau“ des Erie-Canals auf der Höhe des Alleghaniekammes, wo die Wasser einerseits nach dem See Ontario, andrerseits nach dem Hudson abfliessen, fast 100 Fuss unter dem Niveau des Eriesee's liegt. Bei etwaiger Versagung der Speisungsquellen des Hudson und des Champlain-

see's konnten diese Canäle daher durch neue Werke auch vom Eriesee aus gespeist werden. Wie durch die Canal-Verbindung des Eriesee's bei Buffalo und des Ontariosee's bei Oswego mit dem Hudson der Handel des ganzen Westens, so wurde durch den Champlaincanal der Handel des St. Lawrence-Gebietes mit New-York in Verbindung gesetzt. Die grosse Bedeutung dieser Werke und ihre fast unmittelbare Wirkung auf die Zunahme der Städtebevölkerungen haben wir schon oben an der Hand von Andrews betrachtet und werden jetzt ausreichend begreifen, weshalb die ausserordentliche Zunahme der Städte in diesem Staate schon nach 1825, nach Vollendung des Eriecanals also im Jahrzehnt von 1820—1830 eintritt. Es dauerte aber nicht lange, dass mit der erwachten industriellen Blüthe dieses Staates auch die Eisenbahnenprojekte aufgenommen wurden. Nach Andrews geschah dies bald nach 1825. Nähere Daten für die ersten Bahnen sind uns nicht zur Hand. Da aber der Staat New-York der erste Staat war, der mehrere Bahnen in Angriff nahm und nach unsrer Statistik in der Union 1840 schon 2,197 Meilen gebaut waren, so glauben wir berechtigt zu sein, wie die Canalzeit von 1820 bis 1830, so die Eisenbahnzeit für New-York von 1830 an zu datiren. Dann wird das Anschwellen der procentischen Zunahme der Städtebevölkerung von 1830—1840 in Folge der beiden Ursachen, der Canäle und der Eisenbahnen, deren Wirkungen wachsthumfördernd für die Städte hier ineinander greifen, um so einleuchtender. Die letztere Ursache wirkte aber auch auf die kleineren Flecken und Dörfer fort und zwar mit Ausnahme von Fishkill, Ithaka, Plattsburg, Catskill, Rome u. a. in nicht unbeträchtlicher Steigerung, eine ähnliche Erscheinung, wie bei den kleineren Städten, die neben bedeutender Steigerung, Schwankungen, geringe Zunahmen und Abnahmen, wie bei der politischen Hauptstadt Albany, bei Poughkeepsie, Schenectady, Hudson, zeigen. Vergleichen wir im Ganzen das Verhalten der kleineren Städte, Landstädtchen und Dörfer mit den grösseren Städten und ihrer constanteren Steigerung in der Eisenbahnzeit, so zeigt sich hier wieder die schon angedeutete revolutionirende Wirkung der Eisenbahnzeit; rasche Steigerung oder rasches Sinken; und merkwürdiger Weise betrifft das letztere häufig Städtchen, die wichtige Ausgangs- und Knotenpunkte für Eisenbahnen sind. Die kleineren Flecken des Staates New-York zeigen in der Eisenbahnzeit folgende Bevölkerungszahlen:

Städtchen und Dörfer.	1840	1850	1860
Kingston	5,824	10,232	16,640
Newburg	8,933	11,415	15,196
Newtown	5,054	7,208	13,725
Lockport	9,125	12,323	13,523
Hempstead	7,609	8,811	12,375
Yonkers	2,268	4,160	11,848
Flushing	4,124	5,376	10,189
Fishkiill	10,437	9,240	9,546
Saugerties	6,216	8,041	9,536
Morrisiana	—	—	9,245
Oyster-Bay	5,865	6,900	9,168
Greenbush	3,701	4,945	8,929
Westtroy	—	7,564	8,820
Johnstown	5,409	6,131	8,811
Cohoes	—	4,229	8,801
Elmira	4,791	8,161	8,682
Seneca	4,281	8,505	8,448
Binghamton	—	5,000	8,326
Watertown	—	7,201	7,572
Ogdensburg	2,526	6,500	7,410
Canandaigua	5,652	6,143	7,075
Ithaka	5,650	6,909	6,843
Castleton	4,275	5,389	6,778
Potsdam	4,473	5,349	6,737
Plattsburg	6,416	5,618	6,680
Niagara	1,277	2,200	6,603
Saratoga-Springs	3,384	4,658	6,521
Jamaica	3,781	4,247	6,515
Catskill	5,339	4,247	6,515
Rome	5,680	4,000	6,246
Corning	—	2,000	6,003
Little-Falls	3,831	4,855	5,989
Champlain	3,632	5,067	5,857
Ellisburg	5,349	5,524	5,614
Lansingburg	3,330	5,752	5,577
Haverstraw	3,449	5,885	5,401
Onondaga	5,658	5,694	5,113
Lyons	—	4,925	5,077

Die durchschnittliche procentische Zunahme dieser Flecken stellt sich nach unserer Berechnung

von 1840 bis 1850 auf 31,35 pCt.;
„ 1850 „ 1860 „ 50,81 pCt.

Es zeigt sich also hier eine nicht unbeträchtliche Zunahme der kleinen Flecken in der Eisenbahnzeit. Die Dörfer werden Städtchen, die Städtchen Städte und selbst im letzten Decennium unserer Statistik, wo in den andern bisher betrachteten Staaten vorherrschend eine Abnahme der procentischen Steigerung ersichtlich war, erscheint hier eine bedeutende Zunahme, die natürlich, da wir diese Bevölkerung mit bei der der Landdistrikte berechnet hatten, die letztere noch niedriger stellt und gegenüber dem Steigen der Städte ein entschiedenes Sinken der Landbevölkerung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt gerade in der Canal- und Eisenbahnzeit constatirt. Eine eigenthümliche Erscheinung bei der Vergleichung der Städte mit dem ganzen Lande ist dies, dass trotz aller ungeheuren industriellen Unternehmungen und der gelungenen Centralisirung des Handels der ganzen Union in diesem Staate die Gesammtbevölkerung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt geringere Vermehrung zeigt.

Ist dies einerseits ein Beweis, dass die Einwanderung hier gar nichts beiträgt, da diese von Jahrzehnt zu Jahrzehnt bedeutender geworden ist, so wird es andrerseits aus dem mächtigen Zug der Bevölkerung nach dem Westen erklärt. Dieser scheint in der That im Staate New-York sprungweise erfolgt zu sein. Denn während Staaten, wie Massachusetts, bis in ihre westlichsten Theile wohl angebaut sind, finden sich im Westen New-Yorks noch grosse unbebaute Strecken, ja noch beträchtliche Gebiete des Urwaldes. Sehen wir aber genauer zu, so ist trotzdem auch hier von 1830—1860 eine kleine Steigerung von 26,60 pCt. zu 27,52 pCt.; was uns aber weit wichtiger ist: die vorhergehende rasche Abnahme des Wachthums von 72 pCt., zu 63 pCt. zu 43 pCt., zu 39 pCt., zu 26 pCt. kommt in der Eisenbahnzeit von 1830—1860 zum Stillstand und zeigt in der Mittelzahl von 25 pCt. die höchste durchschnittliche Bevölkerungszunahme. Immerhin aber müssen wir sagen, dass hier eine frühreife rapide Entwicklung des Handels und der grossen Industrie stattfand, ehe der Ackerbau das vorhandene Terrain erfüllt hatte. Das Land bleibt doch immer die nächste Quelle, aus der der Stadt neue Bevölkerung zuströmt. Ist dessen Cultur nicht ausreichend entwickelt, so wird beim raschen Wachsen der Städte in der Eisenbahnzeit das Deficit in der Gesammtbevölkerung erscheinen. Dies war im Staate

New-York der Fall, wo sich von 1800—1810 zur Zeit der ersten Blüthe der östlichen Staaten auch die Ackerbaubevölkerung kräftig entwickelt hatte und eine Zunahme von 65,66 pCt. zeigte, von da aber constant ein Sinken der Vermehrung bis zu 12,05 pCt. aufweist. Aber eben deshalb liegen auch dort noch neue Elemente der Ansiedlung unberührt und unentwickelt in der Nähe grosser Städte, in der Mitte reicher industrieller Gebiete, die der Strom der Einwanderung nach Westen ungeduldig übersprungen hat.

Betrachten wir jetzt zum Vergleich die Verhältnisse des Handels und der Industrie dieses Staates.

Staat New-York.

Jahre.	Land in Ackergütern.		
	Zahl der Acker.	Werth der Farmen.	Werth d. Verbesserungen.
		Doll.	Doll.
1850	19,119,084	554,546,642	22,084,926
1860	20,992,950	803,343,593	29,166,565

Jahre.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.	Wolle.	Schlachtvieh.
	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Doll.
1850	73,570,499	79,766,094	49,741,413	10,071,301	13,573,883
1860	103,886,296	103,097,279	48,548,288	9,454,473	15,841,403

Jahre.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.	Wälschkorn.	Hafer.
	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	1,755,830	13,121,498	4,148,182	17,858,400	26,552,814
1860	2,490,770	8,681,100	4,786,905	20,061,048	35,175,133

Jahre.	Gerste.	Buchweizen.	Reis.	Taback.	Hopfen.
	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	3,585,059	3,183,955	—	83,189	2,536,299
1860	4,186,667	5,126,305	1,120	5,764,582	9,655,542

	Hanf.	Flachs.	Erbsen und Bohnen.	Irische Kartoffeln.	Süsse Kartoffeln.	Wein.
	Tonnen.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Gallonen.
1850	4	940,577	741,546	15,398,368	5,629	9,172
1860	35,821	1,514,476	1,609,334	26,447,389	7,523	61,404

	Heu.	Kleesaat.	Grassaat.	Flachssaat.	Ahornzucker.
	Tonnen.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	3,728,797	88,222	96,493	57,963	10,357,487
1860	3,564,786	106,933	81,622	56,986	10,816,458

	Ahornsyrup.	Sorghum-syrup.	Seiden-cocons.	Obst. Werth.	Gartenprodukte. Werth.
	Gallonen.	Gallonen.	B.-Pfd.	Doll.	Doll.
1850	56,539	—	1,774	1,751,950	912,047
1860	131,841	265	259	3,726,380	3,381,596

Wir sehen hier trotz der Steigeruug in der Zahl, dem Werth und den Verbesserungen der Ackergüter nur eine geringe Vermehrung der Ackerbauprodukte. Für die gesammten Cerealien beträgt sie nur ohngefähr 9½ Millionen. Diese fallen aber, wie wir sehen, ganz auf die Vermehrung der Haferfrucht. So ist auch unter der Futtersaat die Kleesaat am stärksten in Zunahme. Dies entspricht der zunehmenden Produktion des Schlachtviehes und der Butter. Wir sehen also, dass hier zum Bedarf der rasch steigenden Städtebevölkerungen die animalische Produktion vorherrschend vermehrt wurde. Daher auch die erhöhte Produktion von Gartenprodukten, Kartoffeln, Wein, Taback, Hopfen, also von Artikeln, deren Hauptconsum auf die Städtebevölkerung berechnet ist. Wir treffen hier ausser dem Ahornsyrup auch den Sorghumsyrup (Mohrhirsen-Syrup) an, der im Süden so beliebt ist und dort in grossen Quantitäten bereitet wird; dann neu in Angriff genommene Agriculturzweige, wie Reis — wahrscheinlich der chinesische auf trocknem Acker wachsende — Hanf und eben die Mohrhirse. Die Seidencultur dagegen scheint im Abnehmen begriffen zu sein.

Es ist, da uns nur die vergleichende Statistik eines Jahrzehnts für die Industrie und den Ackerbau zu Handen ist, allerdings

kein quantitatives Gesetz der Bewegung in den einzelnen Zweigen verfolgbar, aber deren vorherrschender qualitativer Charakter auf der Höhe der Eisenbahnzeit ist deutlich zu erkennen.

Produkte allgemeiner Industrie.

Jahre.	Werth der Produkte.	Mehlarten.	Kleider.	Drucksachen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	237,597,249	33,037,121	16,007,534	6,163,809
1860	379,623,560	35,064,906	24,969,852	22,916,385

Jahre.	Leder.	Bretter.	Stiefel und Schuhe.	Dampf- u. andere Maschinen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	9,802,670	13,126,759	7,766,428	8,422,744
1860	20,758,017	12,485,418	10,878,797	10,484,863

Jahre.	Wollen- und gemischte Güter.	Gusseisen.	Spirituosen.	Baumwollgüter.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	7,605,774	5,912,698	—	5,019,323
1860	9,090,316	8,216,124	7,698,464	7,471,961

Jahre.	Möbeln.	Jouwelierartikel.	Biere.	Gas.	Seife und Lichte.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	4,966,092	—	—	—	3,363,207
1860	7,175,060	5,466,463	4,996,151	4,881,805	3,836,503

Jahre.	Ackerbaugeräth.	Musikalische Instrumente.	Gewalztes Eisen.	Roh Eisen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	1,266,276	—	—	—
1860	3,429,037	3,292,577	2,215,050	1,385,208

Jahre.	Nähmaschinen. (27,230 Stck.)	Salz.	Gummi-elast.-Artikel.	Fische.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	—	548,500	—
1860	1,043,805	1,289,511	977,700	151,040

Wir haben bei unserer bisherigen Ueberschau noch keinen Staat getroffen, der eine so durchgehende Vermehrung aller städtischen Produktion aufzuweisen hätte, wie New-York; Bretter machen die einzige Ausnahme; Leder zeigt die höchste Ziffer der Zunahme. Abgesehen von der Zunahme, zeigen aber auch die hohen Werthe der städtischen Gütererzeugung in Vergleich mit denen der Agricultur dieses umfangreichen Staates, das entschiedene Vorherrschen städtischer Industrie und erklärt das rasche Anwachsen der kleinen Städte in diesem Decennium. Diese Blüthe städtischer Industrie, die auch in der Handelstatistik am einheimischen Güterexport zu Tage tritt, scheint sich auf der Höhe der Eisenbahnzeit am kräftigsten entwickelt zu haben und mit der Blüthe des Handels gleichen Schritt zu halten.

Der durchschnittliche jährliche Handel in Jahrzehnten.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Ausfuhren.			Werth der Einfuhren.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische.	Fremde.	Gesammte.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	12,786,118	8,797,218	21,583,336	36,337,956	213,527	25,659	239,186
1831—1840	18,005,853	9,952,966	27,958,819	75,392,170	434,697	267,262	701,959
1841—1850	30,181,578	8,350,715	38,532,293	75,767,184	937,947	485,157	1,523,104
1851—1860	95,901,714	15,429,750	111,331,464	191,515,429	2,131,519	1,143,652	3,275,791

Keine noch so grossartige und energische Wettbewerbung anderer Staaten um den grossen Preis des westlichen und europäischen Welthandels hat es vermocht, dem Staate New-York den Löwenantheil zu entreissen. Sein frühzeitig entwickeltes Canalsystem, sein Eisenbahnsystem, seine geographische Lage, die industrielle und commercielle Energie seiner Bewohner, alle diese Faktoren haben zusammengewirkt, diesen Staat zum Empirestaat zu erheben und in dieser Stellung zu erhalten. Wir werden dies später noch höher schätzen, wenn wir ausser den im westlichen Handel concurrirenden nördlichen Bahnen die Bedeutung der Pennsylvania- und Baltimore-Ohio-Bahnen erörtern. In obiger

Handelsstatistik ist von 1820—1860 mit Ausnahme des fremden Exports von 1831—1850 eine stetige und bedeutende Steigerung des Handels ersichtlich, die im letzten Decennium zu einer solchen Höhe gipfelt, dass wir, um sie zu erklären, das Zusammenwirken aller oben erwähnten Faktoren annehmen müssen. Denn der jährliche durchschnittliche Gesammt-Import der Vereinigten Staaten von 1851—1860 beträgt nur Doll. 292,225,526; der vom Staat New-York Doll. 191,515,429; der Gesammtexport der Union Doll. 298,390,221; der vom Staat New-York 111.331,464, so dass also dieser Staat allein fast $\frac{2}{3}$ des gesammten Imports und mehr als $\frac{1}{3}$ des gesammten Exports der Vereinigten Staaten besorgt und daran mit nahezu 96 Millionen Dollars an einheimischer Industrie participirt.

So wenig die Zahlenreihen an sich in der Bewegung der Bevölkerung dieses Staates eine grosse Evidenz für die Wirkung unseres Gesetzes zeigen, so bedeutend wird diese bei Erwägung der natürlichen Prädestination dieses Staates, sobald wir jene Faktoren der Canäle und der Eisenbahnen hinweg denken. Es ist keine sandige Küstenstrecke mit Fichtenwäldern, wo die ersten Ansiedler bald verschwinden, um nach den fruchtbaren Tief- und Binnen-Ländern zu wandern; nur mit einer Spitze — der Stadt New-York — berührt er das Meer; sonst ist er einer jener massigen grossen und an Ebenen reichen Staaten, wie Pennsylvanien, Ohio u. s. w. und ganz geschaffen zu einem ausgesprochenen und vorherrschenden Agriculturstaate. Unsere Statistik zeigt uns auch, dass er von 1790 an bis 1820 den Anlauf dazu genommen hat. Da finden wir eine procentische Vermehrung der Ackerbaubevölkerung von 7,15 pCt. bis 65,66 pCt., die dann noch mit 46,43 pCt. fortdauert, also sich weit über dem allgemeinen Normal von 25 pCt. erhält. Von da ab sinkt diese stetig von Jahrzehnt zu Jahrzehnt. Dieselbe sinkende Tendenz, deren Eintreten wir bisher bei allen Staaten nach der Füllung der ersten Besiedlung beobachtet haben, tritt auch hier bei der Gesammtbevölkerung, wie bei den Landdistrikten ein, dauert hier aber fort. Bei den Städten ist sie undeutlich, schwankend und ausgesprochen nur bei New-York von 1800—1820, bei Brooklyn von 1810—1820, und in demselben Jahrzehnt bei Albany, Poughkeepsie und Schenectady. Dieses Jahrzehnt ist also das Markzeichen für das Sinken der Bevölkerung der Städte, die ohne Canäle und ohne Eisenbahnen unzweifelhaft dem Sinken der Gesammtbevölkerung und der der

Landdistrikte gefolgt wäre. Da tritt von 1820 bis 1830 mit dem grossartigen, fast den gesammten Handel der Union concentrirenden Canal-Bau und dem ihm folgenden und sich wuchernd ausbreitenden Eisenbahn-System jene hohe procentische Zunahme der Städtebevölkerung auf, die unser Staunen erregt. In den hohen Ziffern des Handels dagegen für Export einheimischer Artikel und der vorherrschenden enormen städtischen Industrie und geringen Ackerbauerzeugung der letzten Jahrzehnte sehen wir das Mittelglied für die lebendige Wirkung unseres Bevölkerungsgesetzes widergespiegelt, nämlich die durch die Verkehrvervollkommnung der Canäle und Eisenbahnen erweckte und befruchtete Theilung der Arbeit und Förderung städtischer Industrie. Dass in den Jahren von 1850—1860 die Zunahme der Städtebevölkerung im Vergleich zu der früheren üppigen Höhe zu so mässigen Procenten herabsinkt, können wir, abgesehen davon, dass es eine allgemeine, schon früher besprochene und erläuterte Erscheinung ist, hier, wo in demselben Jahrzehnt Produktion und Handel so enorm zunimmt, gewiss dem mangelnden Fond der Bevölkerung im Lande zuschreiben, von dem aus jede Städtebevölkerung zunächst gespeist wird. Wohl könnte hier die Einwanderung, deren Hauptkontingente in New-York landen, als Ersatz eintreten, aber diese geht im unwiderstehlichen Strome über den Staat hinweg, über die Alleghanies, über die Felsengebirge, bis ihre Wogen am stillen Ocean Ruhe finden.

New-Jersey.

Der Staat New-Jersey umfasst ein Areal von 8,320 Quadratmeilen oder 5,324,800 Acker, liegt zwischen den nördlichen Breitengraden 38° 55′ — 41° 21′ und den Längengraden 73° 58′ bis 75° 29′ und war einer der ursprünglichen dreizehn Staaten, der die Constitution am 18. December 1787 zeichnete. Die politische Hauptstadt ist Trenton.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . . .	184,139	211,949	245,555	277,575	320,823	373,306	489,555	672,035
Landdistrikte	181,064	207,376	222,790	248,916	279,279	297,484	387,398	464,093
Bevölkerung der Städte:								
Newark	—	—	5,984	6,507	10,953	17,290	38,894	71,914
Jersey-City	—	—	—	—	1,000	3,072	6,856	29,226
Paterson	—	—	292	1,578	7,731	7,596	11,334	19,588
Trenton	1,946	2,317	3,002	3,942	3,925	4,035	6,461	17,221
Camden	—	—	—	650	2,000	3,371	9,479	14,358
Elizabeth	—	—	2,977	3,515	3,451	4,184	5.538	11,576
New-Brunswick	—	—	6,312	6,764	7,831	8,693	10,019	11,255
Hoboken	—	—	—	—	—	600	2,668	9,662
Hudson	—	—	—	—	—	—	—	7,229
Rahway	—	—	1,779	1,945	1,983	2,492	3,306	7,130
Burlington	1,129	2,256	2,419	3,758	2,670	3,434	4,536	5,174
Princeton	—	—	—	—	—	3,055	3,021	3,618

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 15,10	+ 15,86	+ 13,04	+ 15,58	+ 16,36	+ 31,14	+ 37,27
Landdistrikte	+ 14,53	+ 7,43	+ 11,72	+ 12,36	+ 6,52	+ 30,22	+ 19,79
Städte: Newark	—	—	+ 8,74	+ 68,32	+ 57,85	+ 124,94	+ 84,89
Jersey-City	—	—	—	—	+ 207,20	+ 123,17	+ 326,28
Paterson	—	—	+ 440,41	+ 389,92	— 1,74	+ 49,21	+ 72,82
Trenton	+ 19,06	+ 29,56	+ 31,31	— 0,43	+ 2,80	+ 60,11	+ 166,53
Camden	—	—	—	+ 207,69	+ 68,50	+ 181,19	+ 51,47
Elizabeth	—	—	+ 18,08	— 1,82	+ 21,24	+ 33,43	+ 107,20
New-Brunswick	—	—	+ 7,16	+ 15,77	+ 11,00	+ 15,25	+ 12,33
Hoboken	—	—	—	—	—	+ 344,66	+ 261,79
Hudson	—	—	—	—	—	—	—
Rahway	—	—	+ 9,33	+ 1,95	+ 25,56	+ 32,66	+ 115,36
Burlington	+ 99,82	+ 7,22	+ 55,35	— 28,95	+ 20,61	+ 32,09	+ 14,06
Princeton	—	—	—	—	—	— 1,11	+ 19,76

Der kleine Staat New-Jersey, östlich und südlich an's Meer, westlich an Pennsylvanien und nördlich an New-York grenzend, kann schon seiner geographischen Lage nach kein eigenes Eisenbahnsystem haben, sondern nur ein Verbindungsglied für die grossen Bahnen der angrenzenden Staaten bilden. Die Hauptbahnen sind diejenigen, welche die beiden grössten Städte der Union, New-York und Philadelphia verbinden und fast in ihrer ganzen Länge in diesem Staate verlaufen, die Jersey-Trenton- und die Amboy-Camden-Bahn. Nördlich schliessen sich die Paterson- und Ramapo-Bahnen an die Eriebahn an, und verbinden so Jersey-City mit dem See-Gebiet. Von dieser Stadt geht dann ein westlicher Zweig bis Newton, der aber den Staat nicht überschreitet; ein zweiter von Elizabeth abgehender und in zwei Zweigen über Bridgeville und Easton nach der Mitte und nach dem Norden Pennsylvaniens bis Scranton laufender vollführt jetzt schon den Hauptzweck der Bahn nach Newton, nämlich New-Jersey in direkte Verbindung mit den reichen Kohlen- und Eisen-Minen Pennsylvaniens zu bringen. Von inneren Verbindungsbahnen ist die von Port Mammouth und Long-Branch längs der Küste nach Jackson führend und an eine junge Bahn anschliessend zu nennen, welche letztere von Philadelphia nach Atlantic-City und der deutschen Colonie Egg-Harbor geht, und dann südlich die Bahn von Camden nach Millville.

Da bisher der Raritan-Canal, der in derselben Richtung, wie die New-Jersey-Centralbahn läuft, alle grossen Waarentransporte besorgt hatte, so waren alle jene Bahnen hauptsächlich durch den Reisendentransport produktiv geworden, haben aber nicht vermocht, ein grosses Geschäft in diesem Staate zu concentriren, so weit es nicht in Jersey-City in Verbindung mit dem New-Yorker Handel geschah. Der Hauptgrund davon liegt wohl darin, dass die Häfen an dieser Küste wenig geeignet für grosse Fahrzeuge; und es meist gefährliche Wasserstrassen sind, die zu ihnen führen.

Wir sehen in diesem Staate, der 1624 zuerst besiedelt, und einer der ursprünglichen dreizehn Staaten war, wie in den übrigen dieser Staaten, eine gewisse Höhe der Bevölkerungszunahme gleich nach dem Revolutionskriege 1790—1800 eintreten, die nachher bis zur Eisenbahnzeit nicht leicht überschritten wird. Hier ist sie allerdings sehr gering, nur 15 pCt., erhält sich mühsam bis 1840, wo ein bedeutenderes Steigen eintritt, das 1860 bis zu 37,27 pCt.

anschwillt. Grössere Schwankungen zeigt die Zunahme der Landdistrikte; sie erreichen weder 1820—1830 noch 1840—1860 die Procente der Gesammtbevölkerung. Die durch die Canalbauten von 1820 und die Eisenbahnbauten bewirkte Steigerung hat hauptsächlich die Städte vergrössert. Trotzdem ist die Steigerung immer noch auffallend und bei dem unfruchtbaren Boden New-Jersey's eher ein dauerndes Sinken zu erwarten. Da wir nun wissen, dass in dem sandigen angeschwemmten Lande dieses Küstenstreifes wenig neue Farmen in Angriff genommen wurden, so glauben wir, wie bei New-York, diese höheren Procente der Landdistrikte hauptsächlich auf die Vermehrung der in diesen mitgezählten kleinen Städte beziehen zu dürfen, deren Industrie offenbar durch Canäle und Eisenbahnen gehoben wird, wenn wir dies auch nicht so speciell, wie bei New-York nachweisen können. Die Bewegung der Städtebevölkerungen dagegen zeigt wunderliche Sprünge, gewiss meist lokalen nicht immer aufzeigbaren Ursachen zuzuschreiben. So schwillt Paterson gleich bei seinem Auftreten bis zu 440 pCt. an, sinkt aber rasch, selbst bis zur Abnahme, um in der Eisenbahnzeit von Neuem zu steigen. So sinkt die alte berühmte Stadt Trenton bis zur Abnahme und dies gerade von 1820—1830 auf der Höhe der Canalzeit, erhebt sich aber wieder in der Eisenbahnzeit.

Was uns aber bei den Städten auffallen muss, ist eine bedeutende Zunahme der Bevölkerung bei einigen derselben von 1820—1830, die nachher wieder sinkt. Da wir diese nicht auf Rechnung von Eisenbahnbauten schieben können, so fragt es sich, ob sich im gleichmächtigen Faktor der Städtebevölkerung früherer Zeit im Canalbau eine Quelle der Erklärung in diesem Staate findet oder nicht. In der That durchzieht diesen ein Canal, dessen Bedeutung die Grenzen New-Jersey's weit überschreitet.

Der Delaware- und Raritan-Canal, 43 Meilen lang, 75 Fuss breit auf der Oberfläche, und 47 Fuss auf dem Grunde, mit Schleusen für Schiffe von 228 Tonnen passirbar, wird vom Delaware-Fluss versehen durch eine Speisung, die 22 Meilen oberhalb Trenton angelegt ist, steht in Verbindung mit der Delaware-Abtheilung der pennsylvanischen Canäle, und ist der Hauptcanal durch welchen New-York mit Philadelphia in Verbindung steht. Ein grosser Theil der Fracht in regelmässigen Linien von Schraubendampfern, besorgt vor Allem den grossen Bedarf New-Yorks an Kohlen. Seine Anlage ging aber zugleich

von grösseren nationalen Gesichtspunkten aus; er steht mit den Chesapeake-Delaware- und Dismal-Swamp-Canälen in Verbindung und bildet mit diesen eine innere schiffbare Wasserstrasse, die im Long-Island-Sund beginnt und sich südlich auf dem Wege über die Städte New-York, Philadelphia, Baltimore und Norfolk bis zum südlichen Theil von Nord-Carolina erstreckt. So war vor dem Bau der Eisenbahnen durch dieses Werk den Vereinigten Staaten der unschätzbare Vortheil gewährt, im Fall eines Krieges mit dem Auslande, bei Blokaden seiner Seehäfen, eine ununterbrochene Communication für die grössten Transporte zwischen den bedeutendsten Staaten der Ostküste unterhalten zu können.

Ein zweiter Canal von mehr besonderer Bedeutung für New-Jersey ist der Morris- und Essex-Canal, der von Jersey-City in einer Kreisbahn bis Easton geht und von dort die Kohlentransporte weiter führt, die dahin durch den Leghig-Canal kommen.

Die Zeit des Baues dieser Canäle können wir in dieselbe Zeitperiode setzen, wie die des Erie- und Champlain-Canals, in die Jahre vor und nach 1820. Wir sahen beim Erie- und beim Champlain-Canal, wie rasch und intensiv ihre Wirkung auf die Zunahme der Städtebevölkerung war; und so sehen wir im kleineren Maassstabe auch hier wieder bei Newark, Jersey-City, Paterson, Camden und New-Brunswick eine Steigerung der Volkszunahme von 1820—1830 und bei Jersey-City von 1830 bis 1840, auf welche bei allen ausser bei Jersey-City wieder ein Sinken folgt. Dies Verhältniss spiegelt sich für dies Jahrzehnt auch in der Gesammtbevölkerung und in der der Landdistrikte wieder, während die kleineren Städte nicht davon berührt werden, oder selbst entgegengesetzte Erscheinungen zeigen. Die allgemeinste Steigerung aber für alle Städtebevölkerungen, mögen die Schwankungen ihrer vorhergegangenen Bewegung noch so verschieden gewesen sein, tritt dann auf der Höhe der Eisenbahnzeit von 1840—1850 ein, bei einigen von 1850—1860, und hält bei den meisten von 1850—1860 in hohen Procentzahlen an. Wir sehen also selbst in diesem kleinen Staate eine schöne und klare Wirkung unseres Gesetzes, das auch hier nicht blos auf eine Differenz der Land- und Städtebevölkerung, sondern auch durch das Volkswachsthum der Städte auf eine hohe Vermehrung der Gesammtbevölkerung hinwirkt.

Die Länge der Eisenbahnen war im Jahre 1850 205,93 Meilen (Kosten Doll. 9,348,495), im Jahre 1860 559 Meilen (Kosten Doll. 28,997,033.)

New-Jersey.

Agrikultur.

Jahre.	Land in Ackergütern.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.
	Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	120,237,511	10,697,291	9,487,210	365,756
1860	180,205,338	16,134,693	10,714,447	182,172

Jahre.	Wolle.	Schlachtvieh. Werth.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.
	B.-Pfd.	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	375,396	2,638,552	156,694	1,601,190	1,255,578
1860	349,250	4,120,276	194,055	1,763,128	1,439,497

Jahre.	Wälschkorn.	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	8,759,704	3,378,063	6,492	878,934
1860	9,723,336	4,539,132	24,915	877,386

Der durchschnittliche jährliche Handel in Jahrzehnten.

Jahre.	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische	Fremde.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	29,082	1,054	30,136	30,136	1,071	57	1,198
1831—1840	35,050	8,684	43,734	43,734	1,516	1,038	2,554
1841—1850	13,061	1,357	14,418	14,418	660	224	890
1851—1860	9,372	—	9,372	9,372	1,312	1,684	2,996

Wenn unsere Annahme richtig ist, dass neue allgemeine Verkehrsinstrumente, wie Canäle und Eisenbahnen zunächst Erhöhung der Produktion, vor allem der städtischen, und erst in

zweiter Linie Steigerung des Handelsverkehrs bewirken, so entspricht diesem hier die Zunahme der Städtebevölkerung in der Canalzeit von 1820—1830*) und die Zunahme des gesammten Handels und der Schifffahrt im folgenden Jahrzehnt von 1831 bis 1840. Da die grösste Meilenzahl der Eisenbahnen erst von 1850—1860 gebaut wurde, 147 Meilen mehr als von 1840—1850 so müsste die erhöhte Produktion und Städtevermehrung sich von 1850—1860 und der gesteigerte Handel (abgesehen von den Folgen des Bürgerkrieges) von 1860—1870 zeigen. Das erstere trifft nach unseren Tabellen zu, für das letztere haben wir keine Daten und könnten sie ja auch nur bis 1864 haben, wohl aber die negative Thatsache, dass trotz der hohen Meilenzahl neuer Eisenbahnen, der erhöhten Produktion und Bevölkerung der Städte die Ziffern für den Handel von 1850—1860 so gering ausfallen, abgesehen davon, dass die Canäle, die, in ihrer ganzen Länge durch den Staat laufend, die Hauptverbindung von Philadelphia und New-York im Innern des Landes bildeten, für dessen Handel grössere Impulse erzeugen mussten, als die Eisenbahnlinien, die als blosse Dependenzen des New-Yorker- und Pennsylvanier-Systems gegenüber den concurrirenden Linien in diesen Staaten, bei dem Mangel eigener guter Seehäfen mehr dem Handel jener grossen Staaten, als den eignen zu nützen fähig sind.

New-Jersey.

Agrikultur. Fortsetzung.**)

Jahre.	Taback.	Hopfen.	Flachs.	Bohnen und Erbsen.
	B.-Pfd.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Bushel.
1850	310	2,133	182,965	14,174
1860	149,485	3,722	48,651	27,675

*) Die Bevölkerung sämmtlicher angeführter Städte von New-Jersey ist 1810: 22,765, 1820: 28,659 und 1830: 41,544.

**) Die Handelsstatistik New-Jersey's gehört an's Ende der ganzen Abhandlung über den Staat, ist durch Versehen beim Druck zwischen die Agrikulturstatistik eingeschoben worden, was leider erst nach vollendetem Druck bemerkt wurde. Anm. d. Verf.

Jahre.	Irländische Kartoffeln.	Süsse Kartoffeln.	Wein.	Heu.
	Bushel.	Bushel.	Gallonen.	Tonnen.
1850	3,207,236	508,015	1,811	435,950
1860	4,171,690	1,034,882	21,083	508,729

Jahre.	Kleesaat.	Grassaat.	Flachssaat.	Ahornzucker.	Sorghum-Syrup.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.	Gallonen.
1850	28,280	63,051	16,525	2,197	—
1860	39,208	85,410	3,241	3,455	360

Die Ackerbaustatistik dieses Staates zeigt übereinstimmend mit der überwiegenden Städtebevölkerung dieser Jahrzehnte die bedeutendste Zunahme, wie das grösste produktive Capital in der animalischen Produktion und dem, was derselben dient, Schlachtvieh, Nutzvieh, Butter, Käse, Heu, Klee u. s. w., während ausser Wälschkorn, das vielfach auch zum Thierfutter dient, die Cerealien nur gering vertreten sind. Die Produktion von Wein ist auch hier in Zunahme begriffen, und wird namentlich von deutschen Colonisten mit Vortheil gepflegt. (Eggharbor.)

Produkte allgemeiner Industrie.

Jahre.	Werth der Produkte.	Mehlarten.	Kleider.	Baumwollfabrikate.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	39,711,206	4,056,761	2,484,594	1,289,648
1860	81,000,000	6,399,610	3,975,436	3,250,770

Jahre	Dampf- u. and. Maschinen.	Juweliergut.	Gusseisen.	Stiefel und Schuhe.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	890,123	—	1,016,151	1,698,877
1860	3,215,673	2,269,844	2,203,338	1,850,137

Jahre.	Bretter.	Wollen-güter.	Stangen- und anderes Eisen.	Leder.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	1,123,052	1,020,941	—	1,269,982
1860	1,602,319	1,527,209	1,370,725	1,297,627

Jahre.	Gummi-Elast.-Güter.	Biere.	Seife und Lichte.	Roheisen.	Spirituosen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	723,506	—	444,885	—	—
1860	1,013,000	865,910	595,075	575,820	490,842

Jahre.	Gas.	Möbeln.	Druck-sachen.	Fische,	Ackerbau-werkzeuge.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	384,807	36,142	—	72,636
1860	239,474	332,500	217,270	209,277	198,200

Wir sehen hier ausser dem bedeutenden Capital, das im Vergleich zum Werth der Ackerbauprodukte in der städtischen Produktion angelegt ist, fast in allen Artikeln (Möbeln allein ausgenommen) eine bedeutende Zunahme dieser Art der Gütererzeugung im letzten Jahrzehnt und dies weit ausnahmsloser als in irgend einem der bisher betrachteten Staaten. Es steht dies gewiss in Zusammenhang mit der gegen das vorhergehende Jahrzehnt verdoppelten Meilenzahl der Eisenbahnen und der in einigen Städten im letzten Jahrzehnt am höchsten steigenden und in andern in hohen Procenten fortdauernden Zunahme der Bevölkerung.

Pennsylvanien.

Dieser Staat umfasst ein Areal von 46,000 Quadratmeilen oder 29,440,000 Acker, liegt zwischen den nördlichen Breitengraden 39° 43′ — 42° 00′ und den Längengraden 74° 40′ — 80° 36′, und ist als einer der ersten dreizehn Staaten den 12. December 1787 mit der politischen Hauptstadt Harrisburg in die Union eingetreten.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . . .	434,373	602,361	810,091	1,049,458	1,348,233	1,724,033	2,311,786	2,906,115
Landdistrikte	391,853	506,061	675,568	880,940	1,104,744	1,376,827	1,743,915	2,122,209
Städte: Philadelphia . . .	42,520	81,005	111,210	137,097	188,961	258,037	408,762	562,529
Pittsburg	—	1,565	4,768	7,248	12,542	21,115	46,601	49,217
Alleghany	—	—	—	—	2,801	10,089	21,262	28,702
Reading	—	2,385	3,463	4,352	5,859	8,410	15,743	23,161
Lancaster	—	4,292	5,404	6,663	7,704	8,417	12,369	17,603
Harrisburg	—	1,472	2,289	2,990	4,311	5,980	7,834	13,405
Pottsville	—	—	—	—	2,446	4,345	7,515	9,444
Erie	—	81	394	635	1,329	3,412	5,858	11,113
Scranton	—	—	—	—	—	—	—	9,223
Easton	—	1,045	1,657	2,370	3,529	4,865	7,250	8,944
York	—	2,503	2,847	3,545	4,216	4,779	6,863	8,605
Allentown	—	—	—	—	—	2,493	3,779	8,026
Danville	—	—	—	—	—	1,003	3,302	6,385
Birmingham . . .	—	—	—	—	—	1,554	3,732	6,046
Carlisle	—	2,032	2,491	2,908	3,708	4,351	4,581	5,664
Carbondale . . .	—	—	—	710	1,253	2,398	4,945	5,575
Chambersburg . .	—	—	—	—	2,783	3,239	3,835	5,257
Columbia	—	—	—	—	2,047	2,719	4,140	5,007

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 38,67	+ 34,49	+ 29,55	+ 28,47	+ 27,87	+ 34,09	+ 25,71
Landdistrikte	+ 29,14	+ 33.49	+ 30,40	+ 26,08	+ 24,62	+ 26,66	+ 21,70
Städte: Philadelphia	+ 90,51	+ 37,28	+ 23,28	+ 37,83	+ 37,24	+ 58,41	+ 37,61
Pittsburg	—	+ 204,66	+ 52,01	+ 73,04	+ 68,35	+ 120,75	+ 5,61
Alleghany	—	—	—	—	+ 260,18	+ 110,74	+ 34,99
Reading	—	+ 45,19	+ 25,67	+ 34,63	+ 43,54	+ 87,19	+ 9,01
Lancaster	—	+ 25,91	+ 23,29	+ 15,65	+ 9,25	+ 46,95	+ 42,31
Harrisburg	—	+ 55,50	+ 30,62	+ 44,18	+ 38,71	+ 31,00	+ 71,11
Pottsville	—	—	—	—	+ 77,64	+ 72,95	+ 25,66
Erie	—	+ 386,42	+ 60,91	+ 109,29	+ 156,37	+ 71,68	+ 89,70
Scranton	—	—	—	—	—	—	—
Easton	—	+ 58,56	+ 43,03	+ 48,90	+ 37,86	+ 49,63	+ 23,36
York	—	+ 13,70	+ 24,51	+ 18,93	+ 13,35	+ 43,50	+ 25,38
Allentown	—	—	—	—	—	+ 51,58	+ 112,38
Danville	—	—	—	—	—	+ 229,21	+ 93,36
Birmingham	—	—	—	—	—	+ 140,09	+ 62,00
Carlisle	—	+ 22,59	+ 16,74	+ 27,51	+ 17,34	+ 5,28	+ 23,61
Carbondale	—	—	—	+ 76,48	+ 91,38	+ 106,21	+ 12,74
Chambersburg	—	—	—	—	+ 22,64	+ 2,96	+ 57,63
Columbia	—	—	—	—	+ 32,82	+ 52,26	+ 20,94

Der Staat Pennsylvanien, ein mächtiges Oblong, das an die grossen Staaten des Nordens, Ostens und Westens stösst, ist zwischen diesen und Maryland und Virginien im Süden wie ein Eckstein eingeschoben und verdient so mit Recht den Namen des „Key-stone-state". Im Osten an New-Jersey, im Nordosten und Norden mit seiner ganzen Länge an den Staat New-York und einem auslaufenden Sporen an den Eriesee, im Westen an Ohio und eine nördlich eingeschobene Landzunge Virginiens, im Süden an Virginien, Maryland und Delaware grenzend, bildet er recht eigentlich das Herz der Union, die Grenzvereinigung der Staaten aller Gattungen, der nördlichen Industrie-Staaten, der westlichen Ackerbau-Staaten, der südlichen Sclaven-Staaten von ehedem. Pennsylvanien ist wesentlich ein Ackerbaustaat. Deutscher Fleiss und deutsche Cultur hat ihm diesen Charakter schon frühzeitig aufgeprägt, den er heute noch trägt, wo Kohlen- und Eisenminen und Fabriken als die mächtigsten Interessen auftreten. Wenn man von minder sorgfältig bebauten Staaten, wie von Maryland, Delaware u. a. in dasselbe eintritt, so erkennt man an der Cultur des Bodens, der sich viele Tausende von Meilen, wie ein ununterbrochener Garten, ausdehnt, sofort die Grenze des Landes, auch ohne sie bestimmt zu wissen. Nur in den zerstreuten Ansiedlungen der Irländer, die unter gleichem Verhältnisse, wie die Deutschen, in's Land gekommen, gleiche Vortheile und Rechte und noch den Vorzug der englischen Sprache geniessend, arm und verkommen geblieben sind, zeigt sich unwiderruflich die wirthschaftliche Superiorität der germanischen über der celtischen Race.

Wenn wir in andern Staaten als Vorläufer der Eisenbahnen mit ähnlichen revolutionirenden Kräften die Canäle erwähnten, wenn diese dort erst gleiche Ziele verfolgten und später mit den Eisenbahnen in ein Concurrenz-Verhältniss kamen, so treten sie hier für bestimmte Linien von vornherein in Cooperation und Continuität mit den Eisenbahnen auf, und hatten zunächst den Zweck den Delaware mit dem Ohio zu verbinden, um den grossen Produktenhandel des Westens nach Pennsylvanien zu leiten. Der Beginn der grossen Pennsylvania-Linie über Harrisburg nach Pittsburg fällt aber erst auf den 4. Juli 1826, deren Vollendung auf den März 1834; und zwar wurde diese Linie abwechselnd aus Canälen und Eisenbahnen zusammengesetzt. Diese Zeit des Bau's ist wohl zu bemerken; sie erklärt die eigenthümliche alter-

nirende Schwellung der Städtebevölkerung; denn diese Zeit fällt nach den Bauten des Erie- und Champlain-Canals und reicht tief bis in das Jahrzehnt 1830—1840. Hatten wir dort die Periode von 1820—1830 als Canalperiode angenommen, und dem entsprechend in diesem Jahrzehnt eine Schwellung der Städtebevölkerungen der Staaten von New-York und New-Jersey und selbst von dem participirenden Massachusetts beobachtet, so liegt hier die Canalzeit zwischen den beiden Jahrzehnten von 1820 bis 1840, fällt gleich von vornherein mit der Eisenbahnzeit zusammen und geht in diese über. Dies erklärt hinreichend, dass bei den einen Städten diese Anschwellung der Bevölkerung von 1820—1830, bei den andern von 1830—1840 eintritt und dass von der bedingenden Ursache nicht mehr constatirt werden kann, ob sie im Bau der Canäle oder in dem der Eisenbahnen oder in beiden zu suchen sei. Dies wird um so einleuchtender, wenn wir den Charakter, die Entstehung und die Bedeutung der grossen Pennsylvanialinie näher besondern: Von Philadelphia bis Columbia (82 Meilen) besteht sie aus Eisenbahn, von Columbia bis Holidaysburg am Susquehannafluss aus Canal (172 Meilen „Juniata-Abtheilung des Pennsylvania-Canals“) von Holidaysburg am Fuss des Alleghanygebirgs bis Johnston in einer Länge von 36 Meilen die Berge übersteigend aus Eisenbahn („Portage-Eisenbahn“) und von Johnston bis Pittsburg wieder aus Canal (104 Meilen „West-Abtheilung des Pennsylvaniea-Canals“). Die ganze Strecke beträgt 394 Meilen. Ein Seitenzweig des östlichen Theils des Canals führt nach Havre-de-Grace in die Chesapeak-Bay, und stellt so eine in der Fluthzeit schiffbare Verbindung mit Baltimore in Maryland her.

Ausser diesem letztgenannten Canal sind alle obigen Bauten Staatsunternehmungen und hatten dasselbe Ziel im Auge, das in New-York mit dem Bau des Erie-Canals erstrebt wurde, nämlich den grossen Handel des Westens herbeizuleiten. Dieses Ziel wurde aber hier theils wegen mangelnder Handelsverbindungen im Westen, theils wegen der kostspieligen, abwechselnd aus Canal und Eisenbahn bestehenden Verkehrsstrasse nur unvollkommen erreicht. Konnte diese Linie so weder als Ausfluss für den überseeischen Handel der westlichen Produkte, noch als Einfuhrstrasse für die europäischen Märkte dienen, so hat sie doch im innern Handel besonders der Stadt Philadelphia mächtige Vortheile gebracht. Ja, was die Rückfuhr europäischen Imports be-

traf, so bot sie trotz der höheren Transportkosten zu bestimmten Zeiten Vortheile, die sie befähigte, mit den New-Yorker Canälen zu concurriren. Denn hier begann beim Beginn der Saison das Geschäft einen vollen Monat früher als auf den New-Yorker Canälen. Dies erklärt, bei der Abwesenheit eines bedeutenden auswärtigen Handels, das so grossartige Mäkler-Geschäft in Philadelphia, dessen güterverteilende Wirkung für die Union eben aus jenem auswärtigen Frühlings-Geschäft und dem grossen heimischen Handel entsprungen ist, und die frühzeitige bedeutende Volksvermehrung dieser Stadt.

Ausser diesen sind noch 17 Canäle gebaut, die alle Theile des Staates in verschiedensten Richtungen durchsetzen und mit den Flüssen Delaware, Susquehanna, Ohio, Schuylkill, Monogehela u. a. und dem Meere verbinden und eine Capitalanlage von 45 Millionen Dollars erfordert hatten.

Mit dem Beginn der eigentlichen Eisenbahnzeit wurden jene alten unvollkommenen, in Canälen und Eisenbahnen abwechselnden Strassen, deren Eisenbahnen oft in starkgeneigten Ebenen über die Berge liefen, durch vollkommenere Werke ersetzt. Hier müssen wir vor allem unser Augenmerk auf die grosse westliche Route richten, die bis in die Mitte von Missouri und an die nördlichen Bahnen anschliessend bis an die Grenze von Kansas reicht. So weit diese im Staat Pennsylvanien liegt, beginnt sie mit zwei in westlicher Richtung laufenden Linien von Philadelphia bis Harrisburg. Die eine geht über Lancaster, die andre über Reading. Die letztere ist eine Hauptbahn für den Kohlentransport von den Schuylkill-Minen nach Philadelphia, und gebietet manches Jahr über ein Geschäft von 2,000,000 Tonnen Kohlen. Von Harrisburg aus führt die grosse Westroute über Steigungen des Bodens von 95 Fuss die Meile und 2,200 Fuss über der Meeresfläche nach Pittsburg, der grossen Fabrikstadt und von hier über Rochester nach Steubenville (Ohio), wo sie an die Ohiobahnen anschliesst und einen Verbindungszweig mit der Baltimore-Ohiobahn nach Bellaire bei Wheeling absenkt. Nördlich sind zahlreiche Verbindungen mit New-Jersey, New-York und dem Seegebiete, südlich mit Maryland, Delaware und Virginien. Die ersteren haben wir bei den Eisenbahnen dieser Staaten meist schon besprochen; zu erwähnen ist noch die Philadelphia-Trenton-Bahn, die mit der Amboy-Camdenbahn parallel, aber ganz innerhalb des Staates Pennsylvania verläuft,

und, wie diese, Philadelphia mit New-York direkt verbindet. Unter den südlichen ist die Hauptbahn die von Philadelphia nach Baltimore. Mit einem Kostenaufwande von Doll. 6,000,000, 98 Meilen weit über den Gunpowder und mehrere Creeks durch Pennsylvanien, Delaware und Maryland geführt, ein Werk mit kostspieligen Wasserbauten, das sich ebendeshalb trotz des enormen Passagierverkehrs im Anfang wenig rentirte, aber von Jahr zu Jahr produktiver wird, ist diese Bahn die eigentliche Fortsetzung der nördlichen Küstenlinie, welche die kürzeste an der Chesapeakbay entlang laufende Verbindung Philadelphias mit Baltimore herstellt. Weitere Verbindungen mit Maryland sind zwei von Harrisburg, die eine nach Baltimore, die andre nach Hagerstown führende Bahnen.

Sehen wir von diesen östlichen, an der Küste gelegenen Bahnen ab und überblicken wir das innere Eisenbahnsystem des Staates Pennsylvanien, so zeigt sich hier, sehr verschieden vom Staate New-York, aber in Harmonie mit der verschiednen Entwicklung beider Staaten, eine ganz andre Lineatur und Concentrirung. Wie dort die Weltstadt New-York dem Staate ihren Charakter aufgeprägt und ihn frühzeitig zum Industriestaat erhoben hat, so hat sich auch, wie wir sahen, sein Eisenbahnsystem fächerartig entwickelt und in der Stadt New-York concentrirt. Hier dagegen treffen wir einen massenhaften, quadratisch, oder vielmehr oblong arrondirten Ackerbaustaat, unabhängig und in sich selbst ruhend, reiche natürliche Schätze in seinem fruchtbaren Boden, in seinen metallreichen Höhen bergend, der den eignen Bedarf und noch Ueberfluss an Kohlen, Eisen, Vieh und Getreide, den Elementen industrielleer Blüthe, selbst erzeugt und dazu noch als geistiges Element, den deutschen Ursprung andeutend, den Weinbau fügt. So ist es hier nicht Eine Stadt am Strande, sondern mehrere Centralpunkte im Innern, die für die Verkehrsbewegung der Eisenbahnen als Angelpunkte gelten können, und um welche sich stern- oder radienförmig zahlreiche Zweige krystallisiren und vereinigen. Wir nennen hauptsächlich Philadelphia, Harrisburg, Pittsburg, alle aufgereiht an der Centrallinie der grossen Westroute, die durch Gebiete des fruchtbarsten Landes und reiche Kohlen- und Eisendistrikte führt, und hauptsächlich von jenen Punkten aus Zweige nach den südlichen (Reading) und nördlichen Kohlendistrikten (Lackwanna- und Western-Bahn) und all den umliegenden Staaten aussendet. Die

Verbindungen mit den Staaten New-York, New-Jersey, Delaware und Maryland haben wir schon besprochen. Im Nordwesten Pennsylvaniens haben wir noch die Northeast- und Franklin-Bahn zu erwähnen, die von Erie am Eriesee zur Ohio-Staatslinie führen und früher die ersten und einzigen Verbindungslinien der östlichen Staaten mit dem Mississippithale waren, ehe die Baltimore-Ohiobahn gebaut war. Von Querverbindungen der Pennsylvania-Westbahn mit dieser Baltimore-Ohio-Bahn ist die von Steubenville nach Bellaire bei Wheeling zu nennen; eine zweite, die Hempfieldbahn von Greensburg nach Wheeling, ist projektirt und von letzterer Stadt bis Washington (Pennsylvanien) vollendet. Von Wichtigkeit ist auch noch die Alleghanyvalley-Bahn, die Pittsburg mit dem Erie- und Ontario-See nnd dem Hudson verbindet und durch reiche Ackerbaugebiete, Kohlen- und Eisen-Distrikte führt.

Gehen wir nun daran und betrachten unter den Gesichtspunkten, welche die oben skizzirte Entwicklung der grossen Verkehrsinstrumente dieses Staates bieten, die Statistik seiner Bevölkerung. Die Gesammtbevölkerung, welche, wie in allen östlichen Staaten nach dem Revolutionskriege von 1790—1800 rasch zunimmt, zeigt eine allmähliche geringe Abnahme des Wachsthums, die aber auf der Höhe der Eisenbahnzeit wieder steigt, und auch von 1850—1860 nicht unter die Normalzunahme von 25 pCt. sinkt. Wie wir sehen, kommt diese geringere Zunahme im Lauf der Jahrzehnte hauptsächlich auf Rechnung der Landdistrikte, die durch Auswanderung nach den Städten, nach dem Westen und besonders nach Westvirginien, das als pennsylvanische Colonie angesehen werden muss, viel gelitten haben. Im Ganzen ist aber die Bewegung der Gesammtbevölkerung, wie der Landdistrikte eine ruhige, wenig grossen Wechseln unterworfene und stimmt so wohl zu einem grossen reichen, in seinen produktiven Kräften noch lange nicht erschöpften Agriculturstaate.

Die Procente des Städtewachsthums setzen in den ersten Jahrzehnten auch meist mit grossen Ziffern ein, zeigen hierauf eine Tendenz zur Abnahme und dann die beiden Schwellungen in der Canalzeit von 1820—1830 und in der Eisenbahnzeit von 1840—1850. Die erstere tritt aber hier nicht so deutlich hervor; sie zeigt sich nur bei Philadelphia, Pittsburg, Reading, Harrisburg, Erie, Easton, Carlisle; es tritt bei Lancaster und York sogar eine verminderte Zunahme ein; bei Alleghany, Reading,

Pottsville, Erie, Carbondale, Chambersburg und Columbia zeigt sich die Schwellung der Zunahme im nächsten Jahrzehnt, theils mit hohen Ziffern gleich beginnend, theils von geringeren ansteigend, theils, wie auch bei Pittsburg und Harrisburg, aus dem vorhergehenden Jahrzehnt sich fortsetzend. Auf der Höhe der Eisenbahnzeit von 1840—1850 zeigt sich die höhere procentische Zunahme in geringem Grade bei der Gesammtbevölkerung und den Landdistrikten, in hohem Maasse fast bei allen Städten. Ausgenommen sind Alleghany, Harrisburg, Pottsville, Erie, Carlisle und Chambersburg. Sehen wir uns diese Ausnahmen aber näher an, so sind bei Städten, die kurz vorher wie Alleghany um 260 pCt., wie Harrisburg um 44 pCt., wie Erie um 109 pCt. und 156 pCt., wie Pottsville um 77 pCt zugenommen haben, procentische Zunahmen der Bevölkerung, wie 110 pCt., 31 pCt. 71 pCt. und 72 pCt. immer noch so aussergewöhnliche Ziffern des Wachsthums, dass auch sie Wirkungen neuer Faktoren, wie hier der Eisenbahnen, zugeschrieben werden müssen, wenn sie auch im Vergleich mit dem vorhergehenden Jahrzehnt als geringere Zunahme erscheinen. Dazu kommt noch, dass die meisten derselben, wie Harrisburg, Erie, Carlisle und Chambersburg von 1850—1860 wieder bedeutend zunehmen. Es ist also ein ähnliches Verhältniss, wie bei der Canalzeit, dass sich die Schwellung zwar in dem Jahrzehnt, das wir gewöhnlich als die Höhezeit gefunden haben, vorherrschend zeigt, sich aber auch auf das folgende Jahrzehnt fortsetzt. Ja, es können die hohen Ziffern in der Periode von 1830—1840, wo sonst gewöhnlich eine Tendenz zum Sinken bemerklich wird, gerade in diesem Staate als Diagonale zweier Kräfte, der Canäle und der Eisenbahnen, betrachtet werden, die beide, wie wir in der Geschichte ihrer Entstehung in Pennsylvanien gezeigt haben, hier in der Zeit wie im Raum mehr zusammenwirken, als irgend wo anders. In der That sehen wir hier die Wirkungen der Canäle und der Eisenbahnen auf das Gesetz der Bevölkerung sich theils verschlingen, theils in gleichen Strömungen anschwellen, deutlich aber beginnen von 1820 an nach vorangegangener sinkender Tendenz der Bevölkerung. Dies Verhältniss entspricht dem gleichzeitigen in einer Continuität abwechselnden Bau der Canäle und Eisenbahnen, der Zeit ihres Entstehens von 1825—1835 und dem nachfolgenden Bau der Privat-Bahnen, die 1850 schon eine bedeutende Meilenzahl aufweisen, sich bis 1860 aber um das Dreifache vermehrt haben.

Die Länge der Eisenbahnen im Betrieb war 1850 823.34 Meilen (Kosten Doll. 41,683,056) und 1860 2,552.49 Meilen (Kosten Doll. 143,471,710).

Gegen revolutionirende Wirkungen der Eisenbahnzeit auf kleinere Städte in der Richtung der Abnahme zeigt sich dieser conservative, in sicherer Erwerbsbewegung fortschreitende Staat wenig empfindlich. Fälle, wie Pittsburg, Reading, Carlisle, Chambersburg, wo in der Eisenbahnzeit so geringe procentische Zunahmen auftreten, wie 5 pCt., 9 pCt., 2 pCt. werden durch vorgehende und nachfolgende bedeutende procentische Zunahmen eben derselben Städte wieder ausgeglichen. Die Zeit von 1850 bis 1860 dagegen zeigt, wie meist überall, eine vorherrschende Abnahme des Wachsthums gegen das vorhergehende Jahrzehnt.

Im Ganzen zeigt die Bevölkerungsstatistik dieses Staates, dass in der Eisenbahnzeit auch die Landbevölkerung höher gestiegen ist. Es wird dies in einem grossen Ackerbau-Staat begreiflich, wenn wir uns der Transportkostenberechnung, die Andrews für Getreide giebt, erinnern. Vorherrschend und in den bedeutendsten Procenten trifft aber auch hier die Steigerung die Städte, die in der Canalzeit und der Eisenbahnzeit, also von 1820 an, anschwellen; und zwar aus den oben angeführten Gründen in grösserer Continuität im Ganzen, in grösserer Abwechslung im Einzelnen. Es ist die Wirkung unseres Gesetzes in diesem Staate in mächtigen Anschwellungen der Städtebevölkerungen ersichtlich und dies ist hier um so wichtiger, da Ackerbaustaaten mit so grossem fruchtbaren Areal und einer für Ackerbau durch Abstammung und Neigung so vorbestimmten Bevölkerung schwerer durch neue grosse Verkehrsmittel beeinflusst und in die Bahn industrieller Staaten getrieben werden. Wir werden im Folgenden sehen, dass diese enorme Zunahme der Städte ihre nähere Entstehung der bedeutenden städtischen Produktion und der durch den Minenreichthum erleichterten und genährten grossen Fabrikation hat.

Pennsylvanien.

Ackerbau.

Jahre.	Land in Ackergütern. Acker.	Land in Ackergütern. Werth.	Werth von Nutzvieh.	Butter.
		Doll.	Doll.	B.-Pfd.
1850	14,918,347	407,876,099	41,500,053	39,878,418
1860	17,012,153	662,050,707	69,672,726	58,653,511

Jahre.	Käse.	Wolle.	Schlachtvieh. Werth.	Wachs und Honig.	Weizen.
	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.
1850	2,505,034	4,481,570	8,219,848	839,509	15,367,691
1860	2,508,556	4,752,523	13,399,378	1,454,698	13,045,231

Jahre.	Roggen.	Wälschkorn.	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	4,805,160	19,835,214	21,538,156	165,584	2,193,692
1860	5,474,792	28,196,821	27,387,149	530,716	5,572,026

Jahre.	Erbsen und Bohnen.	Irländische Kartoffeln.	Süsse Kartoffeln.	Wein.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Gallonen.
1850	55,231	5,980,732	52,172	25,590
1860	123,094	11,687,468	103,190	36,623

Jahre.	Heu.	Kleesaat.	Grassaat.	Flachssaat.	Ahornzucker.
	Tonnen.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	1,842,970	125,030	53,013	41,728	2,326,525
1860	2,245,420	274,363	57,204	24,209	2,768,965

Jahre.	Ahornsyrup.	Sorghumsyrup.	Seidencocons.	Taback.
	Gallonen.	Gallonen.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	50,652	—	285	912,651
1860	127,455	9,506	163	3,181,586

Jahre.	Hopfen.	Hanf.	Flachs.	Obst. Werth.	Gartenfrucht. Werth.
	B.-Pfd.	Tonnen.	B.-Pfd.	Doll.	Doll.
1850	22,088	44	530,307	723,389	688,714
1860	41,576	4,003	310,030	1,479,938	1,384,970

Allgemeine Industrie.

Jahre.	Werth der Produkte.	Mehlarten.	Wollengüter.	Eisen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	155,044,910	24,115,575	5,792,566	9,294,256
1860	285,500,000	26,572,261	12,744,373	12,643,500

Jahre.	Leder.	Kleider.	Kohlen. Anthrac. 9,397,332 T.	Kohlen. Bitumin. 2,679,772 T.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	6,296,363	6,988,498	—	—
1860	12,491,631	12,192,603	11,869,574	2,833,859

Jahre.	Baumwollgüter.	Roheisen. 553,560 Tonnen.	Bretter.	Schuh und Stiefel.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	5,812,126	6,071,513	7,729,058	5,363,738
1860	11,759,000	11,427,379	11,311,149	8,178,935

Jahre.	Dampf- u. andere Maschinen.	Drucksachen.	Gusseisen.	Juweliergut.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	4,214,213	1,717,612	3,092,347	—
1860	7,243,453	6,281,587	4,977,793	4,132,130

Jahre.	Biere.	Möbeln.	Licht und Seife.	Spirituosen.	Leucht-Gas.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	2,553,790	1,496,209	—	—
1860	3,246,681	2,938,503	2,937,798	2,183,421	2,147,802

Jahre.	Ackerbau-geräth.	Musik-Instrumente.	Nähmaschinen. (5,149 Stück.)	Salz.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	853,513	—	—	206,797
1860	1,455,760	475,950	249,355	154,264

Jahre.	Zink. (11,800 Tonnen.)	Nickel. (2,348 Tonnen.)	Kupfer. (70 Tonnen.)	Gummi-elasticum-Güter.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	—	—	19,400
1860	72,600	28,176	2,450	13,500

Handel.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels in Jahrzehnten.

	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheim.	Fremde.	Gesammte		Ameri-kanisch.	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	3,187,378	4,515,862	7,703,240	11,708,859	69,086	4,662	73,748
1831—1840	3,028,207	1,396,555	4,424,762	11,574,721	57,129	13,699	70,828
1841—1850	4,291,520	434,535	4,726,055	8,830,583	75,257	17,095	92,352
1851—1860	6,325,384	229,499	6,554,833	16,095,045	106,836	38,844	145,680

Diese Statistik der Industrie und des Handels Pennsylvaniens ist eine schöne Illustration des ganzen wirthschaftlichen Charakters dieses Staates, wie er sich in seiner Entwicklungsgeschichte, seinen Verkehrswegen und seiner Bevölkerungsbewegung erwiesen hat. Es liegt etwas Kerngesundes in dieser massenhaften Erzeugung des Rohmaterials für die eigne massenhafte Fabrikproduktion, eine Unabhängigkeit der letzteren von fremdem Rohmaterial, die sich naturwüchsig entwickelt hat und nicht künstlich durch Belastung der Consumenten geschaffen wird. Trotzdem können dieser Verlockung monopolisirten Gewinns, die grossen Industriellen Pennsylvaniens leider nicht widerstehen. Die Ackerbauproduktion und die städtische Industrie stehen hier in gleich hoher Blüthe, die Produktion von Cerealien in gleich üppiger Fruchtbarkeit mit der animalischen Produktion; und es ist daher begreiflich, dass mit Ausnahme der Periode von 1850 bis 1860 alle Jahrzehnte eine procentische Zunahme der Land-

bevölkerung aufweisen, welche die höchste normale Zunahme von 25 pCt. übersteigt. Der reichen Produktion von Nutz- und Schlachtvieh in Ziffern über 41, 69, 8 und 13 Millionen Dollars an Werth entspricht die Produktion von Wolle, Wollengütern, Leder und Schuhwerk in Werthziffern von über 4, 5 und 12, von über 6, 12, 5 und 8 Millionen Dollars. Ein ähnliches Verhältniss hesteht zwischen der Eisenproduktion und Eisenfabrikation. Die Kohlenproduktion dagegen reicht weit über den eignen Bedarf und versorgt die umliegenden Staaten. Die Baumwollfabrikation, die ihr Material vom Süden bezieht, ist in bedeutender Zunahme ergriffen. Ausserdem sind neue Zweige der Produktion im Aufkommen ersichtlich, Sorghum, Seide, Taback, Hopfen, Hanf, unter den Metallen Zink, Nickel, Kupfer. Die Produktion von Petroleum, die neue ungeheure Quelle des Reichthums für diesen Staat fehlt hier, da sie fast ganz in das laufende Jahrzehnt von 1860—1870 fällt. Die hohen Ziffern für Ahornzucker zeigen an, dass auch hier, wie im Staate New-York in den westlichen Bezirken noch grosse Wälder und unbebaute Strecken liegen. Obwohl hier zwischen der Produktion der Cerealien und der für städtische Industrie so wichtigen animalischen Produktion kein so grosser Unterschied zu Gunsten der letzteren existirt, wie in andern Staaten, so ist diese im Ganzen doch so bedeutend und durch Thierfutter, wie Wälschkorn, Hafer, Klee von über 19, 28, 21 und 27 Millionen Bushel unterstützt, dass sie im Vergleich mit der ausserordentlichen und massenhaften Entwicklung der städtischen Industrie genetische Elemente für die Thatsache giebt, dass auch dieser Ackerbaustaat durch Canäle und Eisenbahhen zum Industriestaat weiter ausgebildet wurde, und dass sich auch an ihm in den hohen Ziffern des Städtewachsthums in der Canal- und Eisenbahnzeit unser Gesetz offenbaren musste. In Handel und Schifffahrt sehen wir in der Canalzeit von 1820—1830 hohe Ziffern der Güterbewegung. Von 1830—1840 findet eine geringe Abnahme statt. In der Eisenbahnzeit aber von 1840—1860 tritt wieder Steigerung in allen Zweigen ein, die 1860 theilweise sogar die Ziffern von 1830 übertrifft. Die Ausfuhr heimischer Güter, wie die heimische Schifffahrt sind hier offenbar im Vortheil gegen fremde Güter und fremde Flaggen, und gerade in der Eisenbahnzeit in bedeutender Entwicklung begriffen.

Das grosse Terrain dieses Staates ist in seinem Innern durch aus noch nicht so reich von Eisenbahnen durchsetzt, wie andere nördliche Staaten, und wie die Gegend um die Centren von Philadelphia und Harrisburg herum. Dieser Staat ist immer noch ein vollsaftiger werdender Körper, wo eine Fülle produktiver Kräfte noch der Erweckung harren, die in Staaten wie in Massachusetts schon in voller Wirkung und Ausbildung begriffen sind.

Delaware.

Der Staat Delaware umfasst ein Areal von 2,120 Quadratmeilen oder 1,356,800 Acker, liegt zwischen den nördlichen Breitengraden 38° 28′ — 39° 47′ und den Längengraden 74° 56′ bis 75° 46′ und ist als einer der ursprünglichen dreizehn Staaten, den 7. December 1787 mit der politischen Hauptstadt Dover in die Union eingetreten.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . .	59,096	64,273	72,674	72,749	76,748	78,085	91,532	112,216
Landdistrikte	—	—	66,027	64,810	63,341	63,191	71,258	81,206
Städte: Wilmington . . .	—	—	4,209	5,268	6,628	8,367	13,979	21,508
Newcastle	—	—	2,438	2,671	2,463	2,737	3,088	5,004
Dover	—	—	—	—	4,316	3,790	4,207	4,498

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 8,76	+ 13,07	+ 0,10	+ 5,50	+ 1,74	+ 17,22	+ 22,60
Landdistrikte	—	—	— 1,84	— 2,27	— 0,24	+ 12,76	+ 13,82
Städte: Wilmington	—	—	+ 25,11	+ 25,81	+ 26,24	+ 66,95	+ 53,86
Newcastle	—	—	+ 9,55	— 7,78	+ 11,12	+ 12,82	+ 62,04
Dover	—	—	—	—	— 12,18	+ 11,00	+ 6,91

Der kleine Staat Delaware, ein Sclavenstaat, bildet einen schmalen Küstenstrich, östlich vom Meere, der Delaware-Bay, nördlich von Pennsylvanien, westlich und südlich von Maryland begrenzt. Er ist, geographisch betrachtet, ein blosses Enclave Marylands, gleich dem Distrikt Columbia, und mit Maryland zugleich eine Dependenz von Pennsylvanien.

Betrachten wir die tiefen Einschnitte des atlantischen Oceans, die Delaware-Bay und die Chesapeak-Bay, so liegt zwischen denselben eine langgestreckte Halbinsel, die aus drei Staaten gebildet wird. Oestlich liegt der Staat Delaware in seiner ganzen Ausdehnung, in der Mitte und westlich ein Theil von Maryland und auf der südlichen Spitze ein Theil von Virginien. Hätten hier Gemeinwesen bestanden, wie in den nördlichen Staaten, deren Gütererzeugung auf freier Arbeit basirt ist, so konnte kein Stück Landes der Union günstigere geographische Bedingungen bieten für einen ausgedehnten Seehandel, Rhederei und Fischfang, wie diese vom Meer umgebene und trotzdem mitten zwischen grossen Staaten gelegene Halbinsel. Aber die Produktionsweise der Sclaverei, die während der Zeitrechnung unserer Statistik, in den drei diese Halbinsel constituirenden Saaten geherrscht hat, musste in dem Staate Delaware doppelt verderblich wirken, da der schmale Strich angeschwemmten Landes nicht einmal Raum und fruchtbaren Boden genug für den grossen Ackerbau, für massenhafte Erzeugung von Cultur- oder Handelspflanzen, den einzigen vortheilhaften Produkten von Sclavenarbeit bieten konnte und in Erzeugung andrer Güter die Concurrenz der freien Arbeit in den benachbarten nördlichen Staaten zu mächtig war. In der That wäre in Delaware, auch ohne die gewaltsame Beseitigung durch den Bürgerkrieg die Sclaverei vor der erobernden Kraft der freien Arbeit gewichen und ausgestorben. Denn im Jahre 1790 betrug die Sclavenbevölkerung 8,887 Köpfe, also 15,04 pCt. der Gesammtbevölkerung von 59,096, im Jahre 1860 nur 1,798, also 1,60 pCt. der Bevölkerung von 112,216 Einwohnern. Es ist aber ein wirthschaftliches Moment gerade gleich hier hervorzuheben, was diesen Vortheil der natürlichen Umwandlung der Sclavenarbeit in freie Arbeit zu keinem Austrag für die Zunahme der Zahl und des Capitals der Bevölkerung kommen lässt, dies nämlich, dass in den Sclavenstaaten die freie Arbeit, oder vielmehr die Arbeit überhaupt *verachtet* ist. Es wird also nicht nur keine Einwanderung freier

Arbeiter dahin stattfinden, und so kein Capital von Arbeitskraft für städtische Produktion entstehen; es werden im Gegentheil die freien Arbeiter nach den freien Staaten auswandern, wo die Arbeit und mit ihr der Mann geachtet ist, und dies um so mehr bei einer Nation germanischen Ursprungs, die ein empfindliches Rechtsgefühl für Freiheit und Gleichheit vor dem Gesetz mit der Muttermilch eingesogen hat, und im Geiste dieser menschlichen Grundrechte grossgewachsen ist. So dürfen wir uns nicht wundern, dass in den fünf ersten Dezennien unsrer Zeitrechnung die Volkszunahme in Delaware eine äusserst geringe, einer Abnahme fast gleichgeltende war, und zwischen 8,76 pCt., 13,07 pCt., 0,10 pCt. 5,50 pCt. und 1,75 pCt. geschwankt, ja dass die Landbevölkerung sogar abgenommen hat.

Um so wichtiger für unsere Frage ist es, dass selbst auf diesem verlorenen Posten amerikanischen Volkshaushaltes durch den Bau von Eisenbahnen die gesammte Bevölkerung, die der Landdistrikte und vor allem die der Städte bedeutend vermehrt worden ist. Diese Erscheinung beginnt bei Wilmington und Newcastle, wahrscheinlich in Folge des Canalbaues, schon im Jahre 1830 und kommt im Vergleich znm vorhergehenden sinkenden Zustande des Staates einer wahren Wiedergeburt gleich, die in einem Rayon von 12 pCt. bis 66 pCt. Volkszunahme ersichtlich ist. —

Der Canal, dessen Bau wir meinen, ist der Chesapeake- und Delaware-Canal, der die gleichnamigen Baien verbindet und theils in Delaware, theils in Maryland liegt. Dies Werk, schon vor der Eisenbahnzeit vollendet, ist 12,63 Meilen lang, 66 Fuss breit, 10 Fuss tief, hat drei Schleusen von 220 zu 24 Fuss, die einem gesammten Fallen und Steigen von 32 Fuss gerecht werden und kostete Doll. 3,547,561, wovon eine bedeutende Summe von der Centralregierung durch Landschenkungen gedeckt wurde.

Für den Staat Delaware hat dieser Canal eine ähnliche Bedeutung als Verkehrsstrasse des inneren Handels, wie der Raritancanal für New-Jersey; Fuhren massiger Güter, vor allen die Cumberland-Kohlen gelangen auf ihm von der Chesapeake-Bay nach Philadelphia, New-York und anderen östlichen Märkten; für das ganze Land bildet er einen Zweig des oben erwähnten, von der Küstenschiffahrt unabhängigen Systems innerer, alle Staaten diesseits der Felsengebirge verbindenden Schiffahrt.

Von Eisenbahnen sind drei Linien zu nennen: 1) die kurze

Linie von Newcastle nach Frenchtown, welche gleich jenem Canal die Delaware- und Chesapeake-Bay verbindet. Ehedem war dies ein wichtiger Zweig für die Eisenbahnroute von Osten nach Westen, ist aber jetzt, wo die Philadelphia-Wilmington-Baltimore-Linie diesen Zweck besser erfüllt von rein örtlicher Bedeutung. 2) Die letztgenannte Philadelphia-Wilmington-Baltimore-Linie, die wir oben beschrieben, und die zum Theil in Delaware liegt, 3) die Delaware-Junction-Delmar-Linie, welche den Staat in seiner ganzen Länge bis zur südlichen maryländischen Grenze (Delmar) durchschneidet und nur einen kleinen Zweig von Harrington nach Milford aussendet.

Die Länge der Eisenbahnen im Jahre 1850 in Betrieb betrug 39,19 Meilen (Kosten Doll. 2,281,690), die im Jahre 1860 in Betrieb 136,69 Meilen (Kosten Doll. 4,351,789).

Bei der geringen Meilenzahl, die im Jahre 1850 in Betrieb war, können wir für diesen Staat die Eisenbahnzeit nicht von früher datiren, als von 1840; und von da ab bis 1860 zeigt sich auch das auffallende Steigen der Bevölkerung eines vordem sinkenden Gemeinwesens.

Ackerbauproduktion von Delaware.

	Land in Ackergütern.		Werth an Nutz-Vieh.	Butter.	Käse.
	Acker.	Werth.			
		Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	956,144	18,880,031	1,849,281	1,055,308	3,187
1860	1,004,295	31,426,357	3,144,706	1,430,502	6,579

	Wolle.	Schlachtvieh. Werth.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.
	B.-Pfd.	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	57,768	373,665	41,248	482,511	8,066
1860	50,201	573,015	68,130	912,941	27,209

	Wälschkorn.	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.	Taback.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	3,145,542	604,518	56	8,615	—
1860	3,892,387	1,046,910	3,646	16,355	9,699

	Hopfen.	Flachs.	Erbsen u. Bohnen.	Irländische Kartoffeln.	Süsse Kartoffeln.
	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	348	11,174	4,120	240,542	65,443
1860	414	8,112	7,438	377,931	142,213

	Wein.	Heu.	Kleesaat.	Grassaat.	Flachssaat.	Obst- u. Gartenfrüchte.
	Gallonen.	Tonnen.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Doll.
1850	145	30,159	2,525	1,403	904	59,288
1860	683	36,973	3,595	1,165	2,126	152,022

Produkte allgemeiner Industrie von Delaware.

	Werth der Produkte.	Mehlarten.	Baumwoll.-gut.	Gusseisen.	Roheisen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	4,649,296	1,214,018	558,439	156,462	301,044
1860	9,920,000	1,844,919	919,103	640,000	550,500

	Bretter.	Schuh und Stiefel.	Kleider.	Wollengut.	Drucksachen.	Ackerbaugeräth.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	236,863	157,254	83,602	249,510	—	15,175
1860	261,172	226,470	179,840	156,635	105,332	90,581

	Licht und Seife.	Möbeln.	Leder.	Gas.	Nähmaschinen.	Juwelierarbeit.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	43,000	42,905	213,742	—	—	—
1860	61,500	50,052	37,240	33,175	15,000	1,800

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels von Delaware.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl		
	Einheimische.	Fremde.	Sämmtliche.		Amerikanische.	Fremde	Sämmtliche
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	45,312	3,882	49,194	47,188	1,134	42	1,176
1831—1840	43,528	—	43,528	42,696	168	130	298
1841—1850	95,710	317	96,027	4,771	2,610	1,139	3,749
1851—1860	58,117	—	58,117	1,712	1,597	71	1,668

Betrachten wir die Gesammtproduktion dieses Staates, so fällt die Ackerbauproduktion sehr gering aus; in der Eisenbahnzeit jedoch, entsprechend der vermehrten Landbevölkerung, ist eine Zunahme von allen Produkten ausser Wolle, Flachs und Grassaat ersichtlich. Der Beginn der Tabackproduktion im letzten Jahrzehnt kann für die Zukunft versprechend werden. Boden und Klima ist ähnlich dem Marylands, wo sie sich so gewinnreich erwiesen; auch gedeiht sie bei freier Arbeit so gut und besser, als bei Sclavenarbeit. Auch hier sehen wir die animalische Produktion in der Eisenbahnzeit in bedeutender Zunahme im Werthe von Doll. 1,849,281 bis Doll. 3,144,706 in einem Jahrzehnt. Die Abnahme der Wollengüter scheint der Abnahme der Wolle-Erzeugung zu entsprechen; die des Leders bei zunehmender Produktion von Vieh möchte der starken Concurrenz der nahen nördlichen Staaten zuzuschreiben sein. Auch die Handelsstatistik zeigt uns in den Jahrzehnten von 1820—1840 eine Abnahme im Export, Import und der Rhederei, welche von 1840—1850 einer Zunahme des Exports und der Rhederei weicht, während der Import noch geringer wird. Von 1850—1860 ist wieder ein Sinken in Handel und Schifffahrt bemerkbar, aber nicht bis zu den niedrigen Zahlen der früheren Zeit. Bei der in der Eisenbahnzeit vermehrten Bevölkerung und erhöhten Produktion können wir annehmen, dass diese letztere geringeren Import nöthig gemacht und selbst höheren Export ergeben habe, besonders da ausschliesslich der Export heimischer Produkte vermehrt ist.

Im Allgemeinen zeigt sich in der Eisenbahnzeit die höhere Zunahme der Städtebevölkerung und der städtischen Produktion so vorherrschend, dass zu erwarten steht, es werde mit der Aufhebung der Sclaverei dieser Staat ein ausgesprochener Industrie- und Handels-Staat werden, und bei seiner günstigen Lage noch rascher emporblühen.

Maryland.

Maryland ein kleiner Staat von 11,124 Quadratmeilen oder 7,119,360 Ackern, liegt in nördl. Breite 38° 00′ — 39° 43′ und Länge 75° 04′ — 79° 33′. Eintritt in die Union als ursprünglicher Staat 28. April 1788. Politische Hauptstadt Anapolis. Es grenzt nördlich an Pennsylvanien, westlich und südlich an Virginien und das Meer, östlich an Delaware. In der Mitte durchschnitten von der tiefeinbuchtenden Chesapeake-Bay, die in vielen Ein-

schnitten sein und Virginiens Ufer bespült, bietet dieser Staat ganz das Bild eines bald schmaleren, bald breiteren Küstensaumes von unvergleichlicher landschaftlicher Schönheit, die einen deutschen Dichter zu den Worten begeisterte:

> **Sei mir gegrüsset, Baltimores schöner Strand,**
> **Der du das Meer mit deinen grünen Armen**
> **Wie eine holde Braut umfängst.**

Aber auch in volkswirthschaftlicher Beziehung ist das Meer die Braut dieser Staaten, um die aber zugleich vier Staaten werben, die an die Chesapeak-Bay grenzen. Man könnte Maryland ebensogut als natürliche Dependenz Pennsylvaniens, wie Virginiens gelten lassen, wie ja in der That die Pennsylvanier in den südlichen Counties Baltimore schlechtweg »the city“ nennen, als ob es ihre Hauptstadt wäre. Thatsächlich waren aber die grossen Interessen dieser drei Staaten in solchen Gruppen verschlungen, dass die nördlichen Counties sich der mehr freien Ackerbauweise Süd-Pennsylvaniens anschlossen, für das Baltimore faktisch der Hauptmarkt ist, dass die südlichen Counties mit ihren Tabackplantagen und ihrer vordem vorherrschenden Sclavenarbeit mehr zu dem gleichfalls tabackbauenden Virginien gehörten, und dass endlich Westvirginien, eine pennsylvanische Colonie, die freie Ackerbauweise, Cultur und Gesittung ihrer Väter im grossen Sclavenstaate zur Geltung brachte. Aber Maryland war doch immer der grosse Mittelpunkt für alle diese Interessen, da ihnen die Chesapeake-Bay eine herrliche, tief ins Land eindringende Wasserstrasse, das vortheilhafteste Aus- und Eingangs-Thor für den Welthandel bot. Diese Lage, eine Rhederei, welche die berühmten schnellsegelnden Klipperschiffe baute, ein Handelsemporium, wie Baltimore in der Mitte, hätte Maryland und näher Baltimore zu einer Handelsgrösse gedeihen lassen müssen, die nur an New-York ihres Gleichen gefunden hätte, wäre nicht die Sclaverei wie ein Mehlthau auf allem Wachsthum der Industrie und ihrer Culturquelle, dem schaffenden Geist der freien Arbeit gelegen. Erst jetzt ist die Aussicht, dsss sich diese natürliche Prädestination Baltimores, das New-York des Südens zu werden, erfüllen werde, vorhanden. Es war dieser Staat nächst Virginien, das Hauptschlachtfeld des Bürgerkrieges; er hat im Anfang desselben am furchtbarsten gelitten, war aber auch der erste Sclavenstaat, der die Sclaverei, ein Institut, das noch weit verderblicher an den Wurzeln seiner volkswirthschaftlichen Lebensbedingungen frass, als es ihn politisch demoralisirt hatte, mit grosser Majorität abgeschafft hat. Dessen Bevölkerungsstatistik ist folgende:

Maryland.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	319,728	341,548	380,546	407,350	447,040	470,019	583,034	687,049
Landdistrikte	302,953	310,719	328,166	336,635	355,994	355,974	396,998	449,384
Städte: Baltimore	13,503	26,514	46,556	62,728	80,625	102,319	167,054	202,418
Cumberland	—	—	—	—	—	—	6,067	8,478
Frederick	979	1,711	2,606	3,037	4,427	5,182	6,028	8,143
Hagerstown	1,002	1,293	1,427	2,690	3,371	3,752	3,876	4,177
Anapolis	1,291	1,311	1,791	2,260	2,623	2,792	3,011	4,529

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 6,82	+ 11,41	+ 7,04	+ 9,74	+ 5,14	+ 24,04	+ 17,84
Landdistrikte	+ 2,56	+ 5,61	+ 2,58	+ 5,75	— 1,05	+ 11,52	+ 13,18
Städte: Baltimore	+ 96,30	+ 75,56	+ 34,86	+ 28,53	+ 26,89	+ 63,27	+ 27,15
Cumberland	—	—	—	—	—	—	+ 39,74
Frederick	+ 74,77	+ 52,31	+ 16,54	+ 46,09	+ 17,05	+ 16,32	+ 35,08
Hagerstown	+ 29,00	+ 10,36	+ 88,50	+ 25,31	+ 11,30	+ 3,30	+ 7,76
Anapolis	+ 1,55	+ 36,61	+ 26,19	+ 16,06	+ 6,44	+ 7,84	+ 50,44

Statistik der Ackerbauprodukte.

Jahre.	Land in Ackergütern. Werth.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.
	Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	87,178,545	7,997,634	3,806,160	3,975
1860	145,973,677	14,667,853	5,265,295	8,342

Jahre.	Wolle.	Schlachtvieh.	Wachs und Honig.	Weizen.	Roggen.
	B.-Pfd.	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	477,438	1,954,800	74,802	4,494,680	226,014
1860	491,511	2,821,510	200,314	6,103,480	518,901

Jahre.	Wälschkorn.	Hafer.	Gerste.	Buchweizen.	Taback.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.	B.-Pfd.
1850	10,749,858	2,242,151	745	103,671	21,407,497
1860	13,444,922	3,959,298	17,350	212,338	38,410,965

Jahre.	Hopfen.	Hanf.	Flachs.	Erbsen und Bohnen.	Irische Kartoffeln.
	B.-Pfd.	Tonnen.	B.-Pfd.	Bushel.	Bushel.
1850	1,870	63	35,686	12,816	764,939
1860	2,943	272	14,481	34,407	1,264,429

Jahre.	Süsse Kartoffeln.	Wein.	Heu.	Kleesaat.	Grassaat.
	Bushel.	Gallonen.	Tonnen.	Bushel.	Bushel.
1850	208,993	1,431	157,956	15,217	2,561
1860	23,744	3,222	191,744	39,811	3,195

Jahre.	Flachssaat.	Ahornzucker.	Ahornsyrup.	Sorghum-syrup.	Seiden-cocons.
	Bushel.	B.-Pfd.	Gallonen.	Gallonen.	B.-Pfd.
1850	2,446	47,740	1,043	—	39
1860	1,570	63,281	2,404	862	3

Produkte allgemeiner Industrie.

Jahre.	Gesammtwerth.	Mehlarten.	Kleider.	Baumwollgüter.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	32,591,892	5,499,265	2,694,377	2,021,395
1860	42,576,000	8,020,122	3,256,716	2,796,877

Jahre.	Leder.	Dampf- u. andere Maschinen.	Stiefel und Schuhe.	Gusseisen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	1,426,734	901,100	1,372,358	515,862
1860	1,723,033	1,285,000	1,244,167	742,876

Jahre.	Roh-Eisen.	Bretter.	Möbeln.	Stangen- und Walz-Eisen.	Wollengut.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	1,056,400	585,168	705,165	771,431	319,740
1860	739,600	724,122	626,154	556,000	581,955

Jahre.	Kohlen. Bitum.	Seife und Lichte.	Drucksachen.	Spirituosen.	Ackerbaugeräth.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	579,553	379,569	—	257,656
1860	464,338	433,345	350,155	329,641	318,980

Jahre.	Biere.	Kupfer.	Juwelierartikel.	Fische.	Gas.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	—	—	—	—
1860	242,486	60,000	30,600	21,105	13,500

Der durchschnittliche jährliche Handel in Jahrzehnten.

Jahre.	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	3,327,840	1,196,108	4,523,988	4,740,494	62,240	5,610	67,850
1831—1840	3,660,443	669,537	4,329,980	5,778,437	49,898	20,937	70,835
1841—1850	5,980,175	215,998	6,195,173	4,557,688	80,161	29,535	109,696
1851—1860	9,325,667	264,040	9,589,707	8,240,718	109,912	48,383	158,275

Schon frühzeitig, wie wir an dem Beispiel des Generals Washington gezeigt haben, hat die enorme Einbuchtung der Chesapeake-Bay, die zur Fluthzeit bis tief ins Land hinein für grosse Seeschiffe fahrbar ist, und die dadurch gegebene geographische Nähe innerer Wasserstrasse, wie des Ohioflusses und damit des Mississippigebietes, den Gedanken zur Reife gebracht, diese kürzeste Verbindungslinie der Ostküste, ihrer Produktion, ihres Handels und ihrer Schifffahrt mit dem ackerbaureichen Westen durch Canäle und Eisenbahnen für den Verkehr fruchtbar zu machen. Das Resultat war der halbvollendete Chesapeake-Ohio-Canal und die vollendete Baltimore-Ohio-Eisenbahn. Man sieht, das grosse Objekt war dasselbe, wie in Boston, in New-York, in Philadelphia; die geographischen Bedingungen waren, was die Kürze der Linie betrifft, günstiger, in Beziehung aber auf die zu überwindenden Hindernisse, die Höhe der Alleghanies, die dazwischen liegen, ungünstiger als im Norden. Der Hauptmangel war aber für eine sonst so energische Bevölkerung kein technischer, sondern ein moralischer. Die Zeit dieser Unternehmungen fällt in die Zeiten der noch herrschenden Sclaverei. So werthlos diese für den Volkshaushalt dieses Staates war, der faktisch nur in den südlichen tabackbauenden Counties einen ausgedehnten Gebrauch davon machte, so fanatisch waren und sind noch heute die grossen landeignenden Familien desselben für dies Institut eingetreten; aber sie hatten mit dieser Energie aristokratischer Gelüste, wie überall, auch die Energie für grosse industrielle Unternehmungen eingebüsst, die ihrer Race ursprünglich eigenthümlich waren. Dennoch aber nach den misslungenen und aufgegebenen Versuchen der Vollendung des Chesapeak-Ohio-Canals hat sich die ganze Energie des Unternehmungsgeistes auf die Vollendung der Baltimore-Ohio-Eisenbahn, die in demselben Jahre, wie der

Canal begonnen wurde, concentrirt und dieselbe nach einem hartnäckigen Kampfe von über 25 Jahren mit den Schwierigkeiten des Terrains, wie mit denen des zu beschaffenden Capitals, glücklich ausgeführt. Wir dürfen aber wohl behaupten, dass dies das besondere Verdienst der energischen ausdauernden Compagnie der Unternehmung war, die für die Ausführung durch Heranziehung tüchtiger Ingenieure, wie Latrobe und Albert Fink, anglosächsische und deutsche Intelligenz zu vereinigen und in Cooperation zu setzen wusste. Mit diesem Unternehmen war eine der ältesten nationalen Heerstrassen des Ostens und des Ohiogebietes, mit einer vollkommeneren modernen Transportweise wiedergewonnen worden. Die Kürze der Linie im Vergleich zu den nördlichen Linien gleicher Richtung und gleichen Zieles war es gerade, was die Frühzeitigkeit des Beginnes dieser Bahn veranlasst hat; die Schwierigkeit des Terrains aber für die vorhandene Capacität der Technik, wie für die Ausdauer des unternehmungsbereiten Capitals war im Anfang unterschätzt worden. Die Bahn ist so dem Beginn nach, die in das Jahr 1828 fällt, eine der ältesten, der Vollendung nach, die in das Jahr 1854 fällt, eine der jüngsten von den grossen Eisenbahnlinien der Union, erstreckt sich von Baltimore bis Wheeling am Ohio, nach älteren Angaben (Andrews) in einer Entfernung von 379 Meilen und war nach derselben Quelle auf Doll. 17,893,166 Kosten veranschlagt. Unsere neuere Statistik giebt für die Strecke von Baltimore nach der Virginia-Staatslinie, also bis Harpersferry 145,80 Meilen und Doll. 9,398,370 Kosten und von Harpersferry bis nach Wheeling 241,00 Meilen und Doll. 15,520,430 Kosten an, was also für die ganze Baltimore-Ohiobahn 386,80 Meilen und Doll. 24,918,800 Kosten beträgt.

Wo diese Bahn von Osten nach Westen über die Berge der Alleghanies steigt und eine Höhe von 2,620 Fuss über dem Hochwasser und von 2,028 Fuss über dem niedrigen Wasserstande des Ohioflusses erreicht, hat die Technik der Ingenieure nach manchem Misslingen im Beginn und darauf folgenden finanziellen Rückschlägen fast alle Werke vereinigt, wie sie aus dem Kampf der technischen Kraft mit den Hindernissen des Terrains entspringen, und früher für die Ingenieurkunst unerreichbar schienen. Dort findet man Steigungen von 100 Fuss die Meile auf Ebenen von 10 Meilen, von 116 Fuss die Meile auf Ebenen von 15 Meilen und von 9 Meilen in entgegengesetzter Richtung, die von den

Zügen in gewöhnlicher Geschwindigkeit hinauf und hinab passirt werden, grosse Tunnels durch Felsengestein und Brücken über Ströme und hoch über die Spitzen der Berge hinweg, über Thäler von tiefen und schroffen Abgründen. Unter den Strombrücken ist die feste und doch zierlich aussehende Drahtbrücke über den Monongahela bei Fairmount zu erwähnen, die von dem deutschen Ingenieur Albert Fink nach eigener Construktion gebaut wurde. Die Naturschönheiten dieser Route, üppige wohlangebaute Thäler und grüne Laubwälder abwechselnd mit Felsenpartien und hochstämmigem Urwald, sind von pittoresker Mannichfaltigkeit. Ausser dem Vortheil dieser Bahn, die kürzeste Verbindung der grossen Wasserstrassen des Ostens und des Westens durch Schienenwege herzustellen, vermittelt sie ein unerschöpfliches Geschäft der reichen und vortrefflichen Cumberlandkohlen und erfreut sich eines jährlich zunehmenden Passagiergeschäfts, das theils aus den zunehmenden Reisen der Inländer, theils aus dem grossen Strom der Einwanderer nach dem Westen entspringt. Die neue Dampferlinie zwischen Liverpool und Baltimore wird dies letztere nicht wenig vermehren, und auch für Werthsendungen von Europa nach dem Westen der Vereinigten Staaten die kürzeste und billigste Linie etabliren.

Ausser dieser Linie ist eine der wichtigsten die Baltimore- und Susquehanna-Eisenbahn. Diese führt dem Susquehannaflusse entlang nach York und von da ins Herz Pennsylvaniens nach Harrisburg. Von da geht ein Zweig nach Philadelphia, der andere über Williamsport nach Elmira an der Eriebahn. Ausser der wichtigen Verbindung mit Philadelphia wird durch diese Linie der Nordwesten und das nördliche Seegebiet der Stadt Baltimore so nahe verbunden, dass thatsächlich Buffalo von Baltimore aus früher erreicht werden kann, als von New-York aus. Wie also nach Cincinnati hin, so besitzt Baltimore auch nach dem Gebiete der See'n und des St. Lawrence hin die kürzesten Linien auf der Ostküste, eine Gunst geographischer Lage, die für seinen Antheil am Preis des grossen westlichen Handels noch von Bedeutung werden kann.

Die dritte grosse Linie dieses Staates ist die Baltimore-Delawarelinie, die über den Gunpowder und Havre-de-grace nach Philadelphia führt und die südliche Fortsetzung dieses Theils der grossen von Norden herunterlaufenden Küstenlinie, die Bahn von

Baltimore nach Anapolis und nach Washington, Abzweigungen der Baltimore-Ohio-Eisenbahn.

Wir sehen also, wie in diesem kleinen Staate, der um die tief ins Land einschneidende Chesapeake-Bay gelagert ist, drei grosse bedeutsame Linien sich concentriren, zwei Linien, die als die kürzeste Route nach dem Westen und den nordwestlichen Seegebieten gelten können und die grosse östliche Küstenlinie. Die Vollendung aller dieser Bahnen von Baltimore aus bis zu ihren wichtigsten End- und Anschlusspunkten fällt trotz des frühen Angriffs derselben, wie erwähnt, erst in die fünfziger Jahre und müssen wir daher die eigentliche Eisenbahnzeit hier strenger auf die beiden Decennien von 1840—1860 beschränken wie in andern Staaten.

Die Länge der Eisenbahnen von Maryland im Jahre 1850 in Betrieb war 253,40 Meilen, der Kostenbetrag Doll. 11,580,808 und im Jahre 1860 380,30 Meilen und der Kostenbetrag Doll. 21,387,157.

Von den Canälen ist zu erwähnen:

Der Chesapeake- und Ohiocanal; er war, wie sein Name anzeigt, in einer Ausdehnung projectirt, dass er bis zum Ohio bei Pittsburg reichen und so eine grossartige Wasserstrasse zwischen dem Westen und dem atlantischen Meere herstellen sollte. Die Route sollte ursprünglich von Alexandria beginnen, den Potomac hinauf bis zur Mündung von Wills Creek und von da durch die Flüsse Youghiogeni und Monongahela nach Pittsburg gehen und 341 Meilen betragen. Dieses Werk wurde im Jahre 1828 begonnen, aber erst im Jahre 1852 und zwar blos bis Cumberland 191 Meilen für die Geschäfte eröffnet. Zum Grundcapital haben die Vereinigten Staaten Doll. 1,000,000, die Stadt Washington Doll. 1,000,000, Georgetown Doll. 250,000, Alexandria Doll. 250,000 und der Staat Maryland Doll. 5,000,000 gezeichnet. Die Schwierigkeiten, die das Terrain dem Bau entgegensetzte, schreckten die Unternehmer davon ab, ihn über Cumberland hinaus und durch die Berge der Alleghanies zu führen. Man schlug vor, durch Schraubendampfer von New-York ein bedeutendes Kohlengeschäft von Cumberlandminen aus als billige Rückfracht gegen Gütersendungen nach der Baltimore-Ohio-Eisenbahn, die nahe Cumberland mit dem Canal zusammentrifft, zu vermitteln und hoffte immer noch, dass er eine Wasserstrasse von nationaler Wichtigkeit für den Transit nach dem

Westen werden könne, zumal da er zu seiner Speisung über das gesammte Wasser des Potonac gebot, 6 Fuss Tiefe und Capacität für Boote von 150 Tonnen hatte. Aber ungeachtet aller Bemühungen hat er sich nur. zu örtlicher Bedeutung erhoben und nur für den Vertrieb der Cumberland-Kohlen verwerthen lassen können. Trotz aller Eisenbahnen würde dieser Canal dennoch ähnliche Erfolge aufzuweisen haben, wie der Erie- und Champlaincanal, wäre er wirklich bis Pittsburg vollendet worden; hätte hier Energie und Ausdauer, wie sie im Norden zu Hause ist, für Erweiterung und Vertiefung desselben gesorgt. Denn es wäre dann für grössere Boote die kürzeste Route vom atlantischen Meere und seinen Häfen nach dem Ohio- und Mississippigebiete gewesen. Da bei Wasserfrachten nur die Länge der Reise und deren Kosten-Unterschiede die Frachtkosten statuiren, die Lade- und Löschungs-Kosten dieselben bleiben, ausserdem die Güter mehr geschont werden, so werden heutzutage nur solche grossartige Canäle, die Meere und grosse Seen und Ströme verbinden, den Eisenbahnen erfolgreiche Concurrenz in Massentransporten machen. Die Grossartigkeit ist hier gerade das haushälterische Erforderniss des Erfolgs und die Halbheit und Kleinheit der Anlage eine unrentable Capitalanlage. Betrachten wir nach dem Vorhergehenden die Statistik der Bevölkerung und der Industrie dieses Staates, so spiegelt sich die Geschichte seiner industriellen Entwicklung treu wieder. Auf Eines wollen wir gleich hier aufmerksam machen, was uns in den westlichen Staaten wieder begegnen wird. Während in den nördlichen Staaten der Ostküste die Hauptbesiedlung und die grösste Volkszunahme meist in das Jahrzehnt von 1790—1800 fällt. und von da ab ein Sinken eintrifft, das erst in der Canalzeit von 1840—1860 wieder anschwillt; von 1850—1860 die Volkszunahme ihren Höhepunkt erreicht und von da ab gleichbleibt oder steigt, meist aber etwas fällt, so tritt hier die Höhe der ersten Besiedlung und Volkszunahme für die Gesammtbevölkerung, wie für die Landdistrikte erst von 1800—1810 ein, wie in den westlichen Staaten und von da ab zeigt sich die sinkende Tendenz. Nur bei der Stadt Baltimore ist die Höhe der ersten Bevölkerungszunahme wie bei den nördlichen Staaten von 1790 bis 1800, da diese vom Lord Baltimore gegründete Stadt im Alter den nördlichen Ansiedlungen der Pilgrimme gleichkommt, und in Handel und Schifffahrt schon frühzeitig entwickelt war. Von einer Einwirkung des Canalbaues auf die Bevölkerungs-

zunahme ist hier wenig zu entdecken; wir nehmen an, dass erst die Vollendung des Chesapeake-Ohiocanals fähig gewesen wäre, eine günstige Veränderung der Produktion und damit der Volkszunahme zu Wege zu bringen. Denn die kleinen Steigerungen von 2—3 Procenten in der gesammten Bevölkerung und der der Landdistrikte von 1820—1830 wagen wir kaum jener Ursache zuzuschreiben. Eher dürfte dies für die Steigerung der Bevölkerung von Frederick von 1820—1830 um 30 Procent nach vorhergehendem sichtlichen Sinken geschehen können, da diese im Innern nahe dem Canal gelegene Stadt immerhin durch den Canal eine grössere Verkehrsstrasse erhielt. Aber auch dies ist wenig haltbar, da der Canal erst 1828 begonnen wurde.

Bei Baltimore setzt sich von der ersten bedeutenden Zunahme der Bevölkerung von 1790—1800 an die sinkende Tendenz der Zunahme stetig fort bis 1840, wo eine plötzliche bedeutende Steigerung um 37 pCt. eintritt. Wie wir bemerkt, fällt in das Jahrzehnt von 1850—1860 die Vollendung der meisten grossen Linien. Hier sehen wir auch eine bedeutende Steigerung vorher wenig bevölkerter oder im Volkswachsthum sichtlich sich vermindernder Städte, wie Cumberland, Anapolis, Frederick. Nehmen wir beide Decennien von 1840—1860 zusammen, so zeigt sich der Einfluss des Eisenbahnbaues auf die Völkervermehrung der Städte und in geringem Grade auch der der Landbezirke hier deutlicher und distinkter als in andern Staaten.

Die Zunahme der Ackerbaudistrikte im letzten Decennium findet ihre entsprechenden Grössen in der steigenden ländlichen Industrie, die ausser in Weizen, Roggen, Flachs und süssen Kartoffeln in allen Branchen zugenommen hat. Am bedeutendsten zeigt sich diese Zunahme in der animalischen Produktion, dem vermehrten Bedürfniss der anwachsenden Städte in der Eisenbahnzeit entsprechend, in Vieh, Käse, Butter, Wachs, Honig u. s. dann aber im Taback, dieser Hauptculturpflanze des Staates Maryland, die von so bodeneigenthümlicher Art, wie die Havannapflanze, für bestimmte Zwecke der Fabrikation nicht entbehrt werden kann und besonders für den Rauchtaback, wie die virginische für den Schnupftaback, auf europäischen Märkten in grossen Quantitäten gekauft wird.

Am bedeutendsten tritt aber diese Zunahme der Produktion in der Eisenbahnzeit in der allgemeinen, städtischen Industrie hervor. Ausser der Schuh- und Stiefel-Fabrikation, einem Haupt-

fabrikationszweig der nördlichen Staaten, gegen den eine Concurrenz schwierig ist, und der Eisenproduktion, dem vorherrschenden Fabrikzweig des benachbarten Pennsylvaniens, sind fast alle Industriezweige im letzten Jahrzehnt bedeutend vermehrt worden und zeigen die Fortbildung dieses kleinen Sclavenstaates zum Industriestaate an. Auffällig ist nur, dass die in fast allen nördlichen Staaten im letzten Jahrzehnt vermehrte Produktion von Drucksachen hier vermindert ist. Sollte dies dem verderblichen socialen Einfluss der Sclaverei auf die schaffenden Kräfte der Intelligenz zuzuschreiben sein?

Die Handelsstatistik dieses Staates spricht noch deutlicher für die mächtige Einwirkung der vollendeten Eisenbahnnetze auf die Produktion. Bei allmählicher Vermehrung des Exports einheimischer Artikel tritt von 1850—1860 eine Steigerung ein, welche die drei vorhergehenden Jahrzehnte um mehr als das Doppelte übertrifft. Auch der Export fremder Güter, also der Export europäischer und anderer zur See zugeführter Güter nach dem Westen hat nach vorhergehendem stetigen Sinken in diesem Jahrzehnt zugenommen. Die Importe schwanken in früherer Zeit, erheben sich aber von 1850—1860 gleich um das Doppelte des Betrags des vorhergehenden Jahrzehnts. Am bedeutendsten ist die Zunahme einheimischer und fremder Schifffahrt, die in Zeit von 4 Jahrzehnten sich verdoppelt und besonders in der Eisenbahnzeit gehoben hat, ein deutlicher Beweis, wie auch dieser alte, durch geographische Lage und leichten Bezug herrlichen Bauholzes aus den nahen Alleghanygebirgen so sehr begünstigte, Industriezweig der Rhederei Marylands einen mächtigen Impuls durch die Vollendung der grossen Eisenbahnlinien, ja schon durch ihre erste Anlage erhalten hat. An Schiffen geeignet von Bürgern des Staates, besass Maryland im Jahre 1850 193,087 Tonnen, im Jahre 1860 255,037 Tonnen, neue Schiffe wurden gebaut im Jahre 1850 150 mit 15,965 Tonnen und im Jahre 1860 43 mit 7,798 Tonnen.

So tritt im Ganzen trotz der Kleinheit des Staates die Wirkung der Eisenbahnen auf das Bevölkerungsgesetz klar und distinkt hervor.

Virginien.

Wenn wir vom Staat Virginien sprechen, so müssen wir gleich voraussenden, dass wir darunter den Staat meinen, wie er bis zum Jahre 1860 bestanden hat, während er seitdem in Folge des Bürgerkrieges und der tiefen Kluft der politischen Ueberzeugung innerhalb seiner Bevölkerung in zwei Theile, in Westvirginien und Ostvirginien, zerfallen ist. Eben so schliesst unsere Statistik das County Alexandria mit ein, obwohl dies schon früher zu dem Distrikte Columbia geschlagen wurde. Für unsere Zwecke, die mit der Politik nicht direkt gebahren, und für den Zeitraum unserer Betrachtung war Virginien in dieser Vollständigkeit ein ökonomisches Ganze. Die Trennung Westvirginiens erfolgte gleich im Anfang des Bürgerkrieges. Wie wir schon bemerkt haben, war Westvirginien eine Colonie Pennsylvaniens; als solche von Jugend auf mit den Ideen der Freiheit genährt und gegen die Sclaverei eingenommen, hat es, nachdem erst der Gesammtstaat sich in einem freien Votum für die Union, dann aber, als die Truppen der Südcarolinier einzogen und den Terrorismus der Bajonette auf die Wahlen übten, für die Secession erklärt hatte, sich von diesem abgeschieden, seine Loyalität versichert, und Hülfe von der gesetzlichen Bundesregierung beansprucht und erhalten; wurde aber zum Zweck der politischen, wie der bürgerlichen Verwaltung als eigener Staat constituirt und von Congress und Senat anerkannt.

Der frühere Gsammtstaat Virginien grenzt nördlich an die drei Staaten Maryland, Pennsylvanien und Ohio, östlich an Maryland und das Meer, südlich an Nordcarolina und Tennessee, westlich an Kentucky und Ohio. Diese Lage zeigt schon, dass dieser Staat, die Heimath Washingtons und die Wiege einer Reihe bedeutender und glänzender Staatsmänner, in früherer Zeit der blühendste Staat der Union, mit allen Arten von Staaten in nachbarlicher Verbindung stand. Wir meinen unter Arten die drei früher unterschiedenen Arten, der freien Staaten, der Grenzstaaten und der Baumwollstaaten. Zu den Grenzstaaten wurden gezählt Delaware, Maryland, Virginien, Kentucky, Tennessee, Missouri. Es waren Sclavenstaaten so gut wie die Baumwollstaaten, aber solche, wo die Produktionsweise der Sclavenarbeit

auf den Plantagen nicht mehr lohnte und mehr und mehr vor der Concurrenz der freien Arbeit zurückwich. Da waren meist Haussclaven und nur in wenigen Distrikten Plantagensclaven. Das Hauptgeschäft der Sclaverei bestand aber im Sclavenzüchten; von da wurde die junge Brut häufig und sogar mehrentheils die Kinder der Herren oder die der gegenseitigen Nachbarn, wie die Ueberzahl der Mulatten zeigt, nach den Baumwollstaaten zu guten Preisen verkauft. Daher wurden diese Staaten auch statt „border-states", „slave-breeding-states" genannt.

Das Areal Virginiens beträgt 61,352 Quadratmeilen oder 39,265,280 Acker Landes. Virginien liegt zwischen den nördlichen Breitengraden 36° 30' — 40° 38' und den Längengraden 75° 10' — 83° 33', war einer der ursprünglichen dreizehn Staaten und trat den 26. Juni 1788 mit der politischen Hauptstadt Richmond in die Union Westvirginien, wurde den 31. December 1862 als besonderer Staat abgetrennt.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . .	748,308	880,200	974,622	1,065,379	1,211,405	1,239,797	1,421,661	1,596,318
Landdistrikte	731,038	855,701	936,475	1,021,630	1,147,959	1,158,941	1,318,867	1,468,304
Städte: Richmond	3,761	5,737	9,785	12,067	16,060	20,153	27,570	37,910
Petersburg. . . .	2,828	3,521	5,668	6,690	8,322	11,136	14,010	18,266
Norfolk	2,959	6,746	9,183	8,478	9,814	10,920	14,326	15,611
Wheeling	—	—	914	1,567	5,221	7,885	11,435	14,083
Alexandria. . . .	4,023	5,071	7,227	8,218	8,263	8,459	8,734	12,652
Portsmouth . . .	1,702	—	—	—	2,706	6,477	8,122	9,853
Lynchburg. . . .	—	496	—	—	4,626	6,395	8,071	6,592
Fredericksburg .	—	—	1,517	2,279	3,307	3,974	4,061	5,022
Winchester . . .	1,997	2,128	2,516	2,879	3,401	3,454	3,857	4,091
Staunton	—	800	1,355	1,571	1,726	2,003	2,608	4,024

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 17,63	+ 10,73	+ 9,31	+ 13,71	+ 2,34	+ 14,67	+ 12,29
Landdistrikte	+ 17,05	+ 9,44	+ 9,09	+ 12,36	+ 0,95	+ 13,79	+ 11,33
Städte: Richmond	+ 52,54	+ 70,56	+ 23,32	+ 33,09	+ 24,86	+ 36,80	+ 37,50
Petersburg	+ 24,50	+ 60,97	+ 18,03	+ 24,39	+ 24,39	+ 25,80	+ 30,37
Norfolk	+ 127,90	+ 36,12	− 7,67	+ 15,75	+ 11,27	+ 31,19	+ 8,97
Wheeling	—	—	+ 72,42	+ 233,18	+ 51,02	+ 45,02	+ 23,16
Alexandria	+ 26,05	+ 42,51	+ 13,71	+ 0,22	+ 2,71	+ 3,25	+ 44,86
Portsmouth	—	—	—	—	+ 139,35	+ 25,39	+ 16,99
Lynchburg	—	—	—	—	+ 38,24	+ 26,20	− 15,09
Fredericksburg	—	—	+ 50,23	+ 45,10	+ 20,17	+ 2,18	+ 23,66
Winchester	+ 6,56	+ 18,23	+ 14,42	+ 18,13	+ 1,58	+ 11,67	+ 6,06
Staunton	—	+ 69,37	+ 15,94	+ 9,86	+ 16,04	+ 30,20	+ 54,29

Ackerbauprodukte.

Jahre.	Land in Ackergütern. Werth.	Werth an Nutzvieh.	Butter.	Käse.
	Doll.	Doll.	B.-Pfd.	B.-Pfd.
1850	216,401,543	33,656,659	11,089,359	436,292
1860	371,696,211	47,794,256	13,461,712	280,792

Jahre.	Wolle.	Schlachtvieh. Werth.	Wachs und Honig.	Weizen.
	B.-Pfd.	Doll.	B.-Pfd.	Bushel.
1850	2,860,765	7,502,986	880,767	11,212,616
1860	2,509,443	11,488,441	1,525,672	13,129,180

Jahre.	Roggen.	Wälschkorn.	Hafer.	Gerste.
	Bushel.	Bushel.	Bushel.	Bushel.
1850	458,939	35,254,319	10,179,144	25,437
1860	944,024	38,360,704	10,184,865	68,759

Jahre.	Buchweizen.	Reis.	Taback.	Baumwolle.	Hopfen.
	Bushel.	B.-Pfd.	B.-Pfd.	Ballen.	B.-Pfd.
1850	214,898	17,154	56,803,227	3,947	11,506
1860	477,808	8,225	123,967,757	12,727	10,015

Jahre.	Hanf.	Flachs.	Syrup.	Erbsen und Bohnen.	Irische Kartoffeln.
	Tonnen.	B.-Pfd.	Gallonen.	Bushel.	Bushel.
1850	139	1,000,450	—	521,579	1,316,933
1860	12	487,330	50	515,004	2,292,118

Jahre.	Süsse Kartoffeln.	Wein.	Heu.	Kleesaat.	Grassaat.
	Bushel.	Gallonen.	Tonnen.	Bushel.	Bushel.
1850	1,813,634	5,408	369,098	29,727	23,428
1860	1,960,808	40,508	445,529	39,961	53,063

Jahre.	Flachssaat.	Ahornzucker.	Ahorn-syrup.	Sorghum-syrup.	Seiden-cocons.
	Bushel.	B.-Pfd.	Gallonen.	Gallonen.	B. Pfd.
1850	52,318	1,227,665	40,322	—	517
1860	30,673	937,643	100,139	221,017	225

Allgemeine Industrie.

Jahre.	Werth der Produkte. Total.	Mehlsorten.	Bretter.	Dampfmaschinen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	29,602,507	9,408,892	977,412	439,455
1860	50,300,000	15,212,060	2,537,130	1,478,425

Jahre.	Walzeisen.	Roheisen.	Baumwollgut.	Wollengut.	Gusseisen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	—	—	1,446,109	826,746	409,836
1860	1,147,425	251,173	1,063,611	809,760	809,955

Jahre.	Schuh und Stiefel.	Kohlen.	Salz.	Spirituosen.	Ackerbaugeräth.	Licht und Seife.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	596,883	—	—	—	213,906	171,073
1860	718,591	690,188	478,684	391,143	339,959	279,903

Jahre.	Fischerei.	Bleierz.	Kupfererz.	Schiffbau.	
				Zahl der Schiffe.	Tonnenzahl.
	Doll.	Doll.	Doll.		
1850	—	—	—	34	3,584
1860	86,745	61,000	31,880	26	4,372

Durchschnittlicher jährlicher Handel in Perioden von zehn Jahren.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Ausfuhren.			Werth der Einfuhren.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische.	Fremde.	Gesammte.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	3,877,548	10,856	3,888,404	606,139	41,078	7,316	48,394
1831—1840	4,830,152	22,075	4,852,227	721,749	42,633	14,138	56,771
1841—1850	3,599,000	5,316	3,604,316	289,506	47,544	12,917	60,461
1851—1860	5,074,548	11,217	5,085,765	956,346	50,449	24,952	75,401

Ehe wir zur Beschreibung der Haupteisenbahnen übergehen, wollen wir eine kurze Skizze des Canals geben, der ursprünglich, wie wir bei Gelegenheit des Eriecanals bemerkt haben, schon von General Washington den Abgeordneten von Virginien im Plane vorgelegt war, da ausser den Linien der Ostküste die westlich gehenden Eisenbahnen den grossen Zweck dieses Canals und theils dessen Weg verfolgten, um über die Alleghanys hinweg eine grosse Handelsstrasse mit dem Westen herzustellen. Wir geben diese Darstellung nach Andrews.

Der James-River und Canawha-Canal, bestimmt Richmond durch eine Wasserstrasse mit dem Ohio zu verbinden, sollte ursprünglich von Richmond aus nach dem James-River und von da über die Alleghanies nach dem Canwhacanal und dem schiffbaren Wasser des Canawha an der Mündung des Greenbrierflusses führen. Dies Werk wurde im Jahr 1834 begonnen, war im Jahre 1853 bis Buchanan im Thal von Virginien vollendet und in Arbeit bis Covington am Fusse des grossen Alleghanykammes und hatte bis zu dieser Zeit Doll. 10,714,306 gekostet.

Die Schwierigkeiten des Terrains sind sehr bedeutend. Der Canal verläuft längs eines Flusses, der häufig den Charakter eines wilden Bergstroms annimmt, mit Ueberschwemmung droht, und kostspielige Damm- und Brücken-Bauten nöthig macht, um den Canal vor Zerstörung zu schützen. Dann ist der günstigste Punkt der Kreuzung des Alleghany-Kammes 1,916 Fuss über dem Niveau der Fluth oder 1,352 über dem höchsten Punkt des Eriecanals bei Buffalo. Trotzdem würde dieser Canal, der jetzt nur für Richmond und die Umgebung von rein örtlichem Nutzen und ohne Vorheil für die Aktieninhaber ist, über ein bedeutendes Transportgeschäft commandiren können, wenn er wirklich über den Alleghanykamm nach dem Ohio, den er am günstigsten

Punkte für Transitgeschäfte trifft, fortgeführt und vollendet würde, da er vor allen nördlichen Wasserrouten mit gleichem Ziele den Vortheil voraus hätte, auf einem Wege durch reiche Kohlen- und Eisengebiete und den fruchtbarsten Ländereien jenseits der Alleghaiens eine fahrbare Wasserstrasse vom atlantischen Ocean bis zum Ohio das ganze Jahr hindurch, Winter und Sommer offen zu halten.

Wir können es nicht unterlassen, hier wiederholt darauf aufmerksam zu machen, dass die Rentabilität der Canäle wesentlich von der Grösse des Zieles und seiner vollständigen Erreichung abhängt; halber Weg, ungenügende Breite und Tiefe, mit einem Worte Halbheit der Unternehmung und Technik in der Ausführung und Unbedeutendheit der Verbindungspunkte werden selbst für Massentransporte ein ungünstiges Concurrenz-Verhältniss den Eisenbahnen gegenüber abgeben. —

Es ist eigenthümlich, dass in der neuesten Statistik von Fisher, die unseren Betrachtungen zu Grunde liegt, die Ziffern für diesen Canal an Meilen und Kosten geringer angegeben sind, als in der obigen Darstellung von Andrews, der sonst immer die ersten geringeren Veranschlagekosten giebt. Auch scheint danach die Fortsetzung des Canals von Buchanan nach Covington unterblieben zu sein, während auf Lloyds Karten von 1863 der Canal als vollendet gezeichnet ist, wie er von Buchanan nach Covington und von da nach dem Greenbrierflusse nahe bei Lewisburg führt. Die Daten unsrer Statistik sind folgende:

James-River- und Canawha-Canal von Richmond nach Buchanan 147,78 Meilen, Kosten Doll. 6,139,280. Wir wissen nichts von seiner Vollendung; die neueste Statistik hätte gewiss Notiz davon genommen; auch ist uns Nichts von Neubauten in den letzten Jahrzehnten bekannt geworden, für die bei der Schwierigkeit der Durchbrechung der Alleghanies gewiss das Schatzamt der Bundesregierung in Anspruch genommen worden und die Sache vor den Congress gekommen wäre.

Von den Eisenbahnen sind es nun zwei, die Virginia-Central- und die Virginia-Tennessee-Bahn, die den Zweck des Canals auf dem Wege des moderne Trannsportmittels erreichen sollten.

Die Virginia-Centralbahn geht von Richmond aus erst nördlich und biegt dann über Gordonsville um nach Waynesborg und Staunton und geht von da westwärts nach Covington dicht

an der projektirten Linie des Canals. In unserer Statistik finden wir die Bahn von Waynesboro nach Covington auf 81,96 Meilen angeführt; auf der Karte Lloyds ist sie nicht ganz bis Covington gezeichnet. Bei Gordonsville steht sie mit der Orange- und Alexandriabahn in Verbindung, und stellt so einen Ausgang nach dem Potomac her. Bei Charlottesville schickt sie einen Collateralzweig südlich nach der Richmond-Tennesseebahn. Diese Bahn wurde mit $\frac{3}{5}$ Staats- und $\frac{2}{5}$ Privat-Capital gebaut.

Die Virginia-Tennessee-Linie wird von Andrews als grosse Diagonalbahn der Union aufgefasst, als einen nach Westen divergirenden Zweig der Küstenlinie, die von Waterville in Maine beginnend, der Ostküste entlang bis nach Charlottesville in Virginien und von da über Lynchburg bis an den Golf von Mexico führe. Wir können weder in der Geschichte des Baues und der Compagnien, noch in der Zeitfolge der Linien diese willkührliche Lineatur oder besser, — wenn diese freisteht, da jetzt die gesammten fertigen Linien wirklich in solcher Diagonale laufen — ihre besondere Benennung „Virginia-Tennesseebahn" gerechtfertigt finden. Unsere Statistik giebt als Virginia-Tennesseebahn die Linie von Lynchburg nach Bristol-Tennessee 214,86 Meilen. Dies ist auch in der That die distinct hervortretende Tennesseelinie. Denn weiter nördlich ist es schwer oder willkührlich, in dem Netz der Eisenbahnen dieser Linie eine nördliche Richtung anzuweisen; sie kann von Lynchburg aus ebensogut über Charlottesville nach Alexandria, als nach Richmond oder Petersburg führen, oder so bezeichnet werden. Die grossen Linien, die man dort als ununterbrochene Bahnen in bestimmter Richtung determiniren kann, sind ausser der Virginia-Centralbahn und ihren Zweigen die nördliche Küstenlinie, die wir bis Washington verfolgt haben, und die von da über Alexandria, Massas, Gordonsville nach Richmond und dann südlich weiter über Petersburg, Weldon und Goldsboro bis nach Wilmington geht, wo sie bis dicht ans Meer tritt. Das Uebrige ist Netzwerk, das die Städte verbindet, wo man nur willkührlich grössere Linien zieht, oder man müsste der Geschichte des Baues folgen, der aber auch oft genug unterbrochen, streckenweise und oft von den entferntesten Punkten aus geführt wurde. Dies Netzwerk concentrirt sich hauptsächlich um Richmond und Petersburg, wie um zwei Doppelsterne, und da dort, wie überhaupt in Virginien, der Bürgerkrieg ausgefochten wurde, seine Wiege und sein Grab gefunden hat, und

die grosse Zukunft des Südens als neu gewonnene Zugabe der Union von freien Staaten mit von dem Bestehen dieser Bahnen abhängt, so wollen wir ihre Verbindungspunkte nennen, Städte, die als wichtige Objekte strategischer Bewegungen und blutiger Kämpfe allgemeiner bekannt sind. Von Alexandria nach Leesburg — und nach Washington -- von Harpers-Ferry nach Wheeling — von Machums-River nach Waynesboro — von Cloverhill zum Verbindungspunkt (Junction) der Richmond und Petersburg-Bahnen — von Gaynesville nach Mount-Jackson — von Norfolk nach Petersburg — von Grafton nach Parkersburg — von Alexandria nach Gordonsville — von Charlottesville nach Lynchburg — von Petersburg nach Gaston — von Richmond nach Danville — nach Aquia-Creek — nach Petersburg – nach White-House — von Portsmouth nach Weldon — von Petersburg nach Lynchburg — von Richmond nach Mechumsriver — von Waynesboro nach Covington — von Lynchburg nach Bristol und von Winchester nach Harpers-Ferry.

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass fast alle diese Linien, mit Ausnahme der Baltimore-Ohiobahn, die nach Wheeling, der Virginia-Centralbahn, die nach Covington nnd der Tennesseelinie, die über die Alleghanies hinweg nach Bristol führt, diesseits dieser Höhenzüge auf dem breiten Uferland Ostvirginiens gebaut sind, während das gebirgige Westvirginien noch ein leeres Buch für die ehernen Lettern der Eisenbahnen ist. Die Länge der Eisenbahnen im Jahre 1850 in Betrieb war 515,15 Meilen, ihre Kosten Doll. 12,585,312 und im Jahre 1860 1,771,16 Meilen und Doll. 64,958,807 Kosten. — Bei Beurtheilung des Bevölkerungsgesetzes in Staaten, wie Virginien, dem ersten grossen Sclavenstaat, den wir in den Kreis unserer Betrachtung ziehen, müssen wir das Institut der Sclaverei, ebenso feindlich der Bevölkerung des Landes, wie der Entwickelung der Städte, mit in Rechnung ziehen. Schon allein die Thatsache, dass die Verdoppelung der im Jahre 1790 748,308 Köpfe zählenden Bevölkerung Virginiens erst zwischen die Jahre von 1850—1860, also ohngefähr in das Jahr 1855 fällt, also voller 65 Jahre bedurfte, zeigt, dass dem Gedeihen der Bevölkerung ein grosses Uebel allgemeiner Natur entgegenstand, mächtig genug, auch die volksvermehrende Kraft erleichterten Verkehrs zu mindern und niederzuhalten. Wir müssten hier zu weit von unserer Aufgabe abirren, wollten wir dies Uebel, das nur in der Sclaverei zu suchen ist, in seinen tiefen Wir-

kungen und Folgen auf das gesammte wirthschaftliche Leben eines Landes analysiren. Wir wollen nur kurz bemerken: eine nennenswerthe Zunahme der Bevölkerung findet bei herrschender Sclaverei nur in der Sclavenbevölkerung statt, und zwar blos, weil die Sclaven methodisch wie Thiere gezüchtet wurden, weil aus Gewinnsucht die Herren und Züchter, das „noble blood“ dieser Staaten, bei fruchtbaren schwarzen Mädchen und Frauen die natürliche geschlechtliche Lust noch durch Geschenke steigerten und die Folgen durch besondere Pflege angenehm machten. Für die Besiedlung des Landes war sie verderblich. Dies kann ein Vergleich der Verhältnisse der Bevölkerung von Virginien und New-York zur Quadratmeile lehren. Im Staate Virginien kamen im Jahre 1790 12,19 Einwohner auf die Quadratmeile, im Jahre 1860 26,02 Einwohner, im Staat New-York im 1790 7,23 auf die Quadratmeile und im Jahre 1860 82,56. Die Ursache dieser langsamen Bevölkerungsbewegung des Sclavenstaates dem freien Staate gegenüber. ist kurz diese. Der Ackerbau mit Sclavenarbeit, jeder Verbesserung des Bodens, jeder intelligenten Arbeit baar, ist wesentlich Raubbau, und saugt in fünf Jahren den Boden aus. Die Erde, der Alles genommen, nichts wieder gegeben wird, verödet. Der Pflanzer zieht mit seiner Sclavenheerde in das angrenzende Territorium, wo noch jungfräulicher, fruchtbarer Boden ist, scheidet von der „Wiege seiner Kindheit und der Asche seiner Väter“, und lässt wüstes und ödes Land zurück. Der Nachfolger kauft die unfurchtbaren Strecken um geringen Preis*) und hält sie entweder auf Speculation, oder lebt dort und treibt zum Scheine Ackerbau, in der That aber Sclavenzucht. In den Städten wirkt nur der Handel mit den Produkten des Landes und den eingeführten Manufakturen lebenfördernd; Handwerk und Fabrikation bleiben kümmerlich. Die freie Arbeit, verachtet neben der Sclavenarbeit und gleich, ihr will sich dort keine Heimath gründen.

Diese ungünstigen Bedingungen für die Bevölkerung vorausgesetzt, sehen wir zu, wie das Bevölkerungsgesetz in diesem Staate durch den Eisenbahnbau modifizirt wird, der hier so ziemlich in der Zeit mit dem Canalbau zusammenfällt. Wir sehen

*) Ich war zur Zeit einer Auktion virginischen Landes in Philadelphia in dieser Stadt, wo der Acker für 5 Cents und sogar für 1 Cent losgeschlagen wurde. Anm. d. Verf.

hier im Ganzen wieder denselben Modus der Bewegung, wie früher. Von einer an sich geringen Zunahme der gesammten Bevölkerung und der der Landdistrikte, sinkt diese ausser einer geringen Steigerung von 1820—1830 stetig bis 1840, dann aber gerade in der Eisenbahnzeit tritt eine bedeutende Steigerung der Zunahme ein von 2,34 pCt. zu 14,67 und von 0,95 pCt. zu 13,79 pCt., bedeutend nicht an sich, wohl aber im Verhältniss zum vorhergehenden Decennium. Die geringere Steigerung von 1820—1830 ist hier auffallend, da sie ausser in drei Fällen auch bei allen Städten in dieser Periode eintritt. Auf den Bau des grossen Canals ist sie schwer zu beziehen, da dieser erst 1834 begann; sollten es mehrere frühere kleinere Canäle nicht verursacht haben, so müsste es einer allgemeinen günstigen, uns unbekannten Ursache zugeschrieben werden, und würde uns selbst dann in den Staaten, wo wir es mit besserm Grunde dem Canalbau zugeschrieben haben, für die Annahme dieser Causalität besorgt machen, obwohl man im Allgemeinen dies Decennium als Canalzeit annehmen kann, und Andrews schon bei Gelegenheit des Eriecanals gezeigt hat, welchen bedeutenden Einfluss Canäle auf die Zunahme der Bevölkerung haben. Als kleinere Canäle führt unsere Statistik noch den bei Maryland erwähnten Alexandria-Georgetown-Canal (7,20 Meilen), dann den Elizabethriver-, Pasquotankriver-Canal (22,50 Meilen), den North-Westriver-Main-Canal (6,00 Meilen) den Drummond-Lake-Maine-Canal (5,00 Meilen) und den S. W. Zweig des Elizabeth-River-N. Landingriver-Canal (8,50 Meilen) an. Ueber die Zeit ihres Baues ist uns aber keine Quelle zur Hand. -- Die Städte dagegen bilden das bunteste Gemisch von Steigen und Fallen der Volkszunahme; ein Steigen in der Eisenbahnzeit von 1840—1860 ist unter 10 Städten von 6 zu constatiren; rechnet man die Zeit von 1830—1840 hinzu, so kommen in diesem Decennium allerdings hohe Procentzahlen der Sädtevermehrung vor, auch übertrifft die grosse Mehrzahl dieser in diesen drei Decennien bei weitem die procentische Vermehrung der Landdistrikte, aber diese werden durch grössere schon in früheren Decennien übertroffen. Es lässt sich hier nur im Allgemeinen sagen, dass die Städtebevölkerung, trotz hoher Procentzahlen der Zunahme in den ersten Decennien, weiterhin eine sinkende Tendenz zeigt, die sich aber wieder zur Steigerung erhebt, je näher sie der Eisenbahnzeit kommen, ja dass im Verhältniss zu

den Ackerbaudistrikten, die 1830—1840 bis auf 0,95 pCt. gesunken, sich von da nicht höher als bis zu 13,79 pCt. vermehren, die Städte in den drei letzten Decennien weit bedeutendere Ziffern der Zunahme aufweisen. Einzelne zeigen eine revolutionirende Wirkung, die zwischen Zunahme und Verminderung bedeutend schwankt, wie Fredericksburg und Winchester, oder selbst Verminderung, die der Entvölkerung zueilt, wie Lynchburg, wo früher bedeutende Ziffern der Zunahme verzeichnet waren. Es scheint zweifelhaft, ob diese Resultate genügend sind, um sie zum Eisenbahnbau in Causalität zu setzen; bei aller Aufrechterhaltung unseres Gesetzes müssen wir hier sagen, dass es nur durchschimmert, verdeckt durch Störungen anderer Faktoren und wesentlich am Austrag seiner Wirkung gehindert durch die dem Volkswachsthum feindliche Produktionsweise der Sclaverei. Dann müssen wir bedenken, dass unsere Statistik beginnt, wo die Blüthe Virginiens schon im Fallen ist. Der Ackerbau versinkt sichtlich. Zunahme der Industrie und des Volkswachsthumes kann nur in den Städten stattfinden; dass diese hier schon in so früher Zeit so bedeutende Ziffern zeigt, mag theilweise darin seinen Grund haben, dass die Zahl der Städte für einen Staat, der 14,352 Quadratmeilen grösser ist, als der Staat New-York, überhaupt sehr gering ist. Städte wie Richmond und Norfolk waren schon frühzeitig durch ihren Seehandel begünstigt. Wheeling gewann gleichzeitig durch nördliche, östliche und südliche Handels- und Transportverbindungen, durch europäische und durch pennsylvanische Einwanderungen und die dadurch rasch entwickelte Industrie.

Aus der Statistik des Ackerbaues ersehen wir, dass übereinstimmend mit der wieder steigenden Volkszunahme der Landdistrikte von 1840—1860 auch die Produktion im Steigen begriffen ist, am bedeutendsten im Hauptartikel seiner Cultur, im Taback, dann in der animalischen Produktion, entsprechend der Eisenbahnzeit und dem Bedürfniss der wachsenden Städte; am geringsten in Cerealien, Früchten und Fruchtsaaten; bedeutend dagegen wieder in Gras-Saaten, die der animalischen Produktion dienen. Auch hier begegnen wir, wie fast in allen Staaten einer sichtlichen Zunahme der Weinproduktion, während die Seidencultur abnimmt.

In der städtischen Industrie ist die grösste Zunahme in der Mehlfabrikation, in Eisen, Eisenwaaren und Maschinen, Metall-

erzen und ihren Produkten, Licht und Seife, Lederwerk, Ackerbaugeräthe, dann in der Fischerei und im Schiffbau zu finden.

Der durchschnittliche jährliche Handel und Schifffahrtsbetrieb von vier Jahrzehnten zeigt uns für alle Branchen eine Steigerung vom ersten zum zweiten Decennium von 1820—1840; dann im nächsten Decennium ein nicht unbedeutendes Sinken mit Ausnahme der Rhederei; von 1850—1860 aber ein so bedeutendes Steigen, dass es mit Ausnahme des Exportes fremder Güter in allen Zweigen die frühere Blüthe noch bedeutend übertrifft. Vorausgesetzt unsere Annahme ist richtig, dass der äussere Handel erst in zweiter Linie durch die Eisenbahn vermehrt wird, so zeigt sich hier, dass in Virginien trotz der Sclaverei durch den Einfluss der Canäle und Eisenbahnen uud den rascheren Verkehr mit dem Norden städtische Industrie und Handel zugenommen haben und dass das natürliche Gesetz der höheren wirthschaftlichen Kraft freier Arbeit, durch die modernen Transportmittel unterstützt, sich trotz der politischen Allgewalt der Sclavereiparthei der Produktionsweise der Sclaverei gegenüber als siegreich erwiesen hat. Aber in dem vorhandenen Eisenbahnsystem liegt auch für das durch Krieg entvölkerte und verarmte Land die sichere Garantie der Wiedergeburt und einer grösseren ethischen, industriellen und volkreicheren Zukunft. Denn bei allen materiellen Vortheilen, welche die Produktionsweise der Sclaverei als bestimmte Form der Arbeitstheilung in früheren Jahrzehnten gebracht hat, bewirkte der ethische Defekt, den dies verbrecherische Institut an der weissen herrschenden Bevölkerung zurückgelassen, mit der Zeit auch die wirthschaftliche Unfähigkeit, welche Industrie und Volkswachsthum verkümmern lässt.

Kentucky.

Kentucky, den 1. Juni 1792 als Staat aufgenommen mit der politischen Hauptstadt Frankford und einem Areal von 37,680 Quadratmeilen oder 24,115,200 Ackern, zwischen 36° 30′ — 39° 06′ nördl. Breite und 82° 02′ — 89° 40′ Länge, grenzt östlich an Westvirginien, nördlich und nordwestlich an Ohio, Indiana und Illinois, westlich mit einer kleinen Grenze an Missouri und südlich in seiner ganzen Länge an Tennessee. So ist es wie ein Keil mit der Spitze nach Westen zwischen die westlichen freien Staaten und die südlichen und westlichen Sclavenstaaten eingeschoben. Seine Statistik ist folgende:

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	73,077	220,599	406,511	564,317	687,917	779,828	982,405	1,155,684
Landdistrikte	72,706	219,252	399,501	552,217	666,307	743,921	905,152	1,042,728
Städte: Louisville	52	306	1,357	4,012	10,352	21,210	43,194	68,003
Covington	—	—	—	—	715	2,026	9,408	16,471
Newport	—	—	—	—	717	1,016	5,895	10,046
Lexington	319	769	4,226	5,279	6,104	6,997	9,180	9,321
Maysville	—	—	335	1,130	2,040	2,741	3,840	5,103
Frankford	—	628	1,092	1,679	1,682	1,917	3,308	4,012
Paducah	—	—	—	—	—	—	2,428	—

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 202,36	+ 83,98	+ 38,82	+ 21,90	+ 13,36	+ 25,98	+ 17,64
Landdistrikte	+ 201,56	+ 82,21	+ 38,22	+ 20,66	+ 11,65	+ 21,67	+ 15,20
Städte: Louisville	+ 488,46	+ 143,46	+ 195,65	+ 158,02	+ 104,89	+ 103,65	+ 57,43
Covington	—	—	—	—	+ 183,55	+ 364,37	+ 57,07
Newport	—	—	—	—	+ 768,37	+ 480,21	+ 70,41
Lexington	+ 141,06	+ 449,54	+ 24,91	+ 15,62	+ 14,63	+ 31,19	+ 1,53
Maysville	—	—	+ 237,29	+ 80,53	+ 34,36	+ 40,09	+ 32,89
Frankford	—	+ 73,88	+ 53,75	+ 0,18	+ 13,97	+ 72,56	+ 21,28
Paducah	—	—	—	—	—	2,428,00	—

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern. Werth	Doll.	155,021,262.	291,496,955.
Nutzvieh. Werth	Doll.	29,661,436.	61,868,237.
Butter	B.-Pfd.	9,947,523.	11,716,609.
Käse	B.-Pfd.	213,954.	190,400.
Wolle	B.-Pfd.	2,297,433.	2,325,124.
Schlachtvieh. Werth	Doll.	6,462,598.	11,640,740.
Wachs und Honig	B.-Pfd.	1,158,019.	1,837,032.
Weizen	Bushel.	2,142,822.	7,394,811.
Roggen	Bushel.	415,073.	1,055,262.
Wälschkorn	-	58,672,591.	64,043,633.
Hafer	-	8,201,311.	4,617,029.
Gerste	-	95,343.	270,685.
Buchweizen	-	16,097.	18,929.
Reis	B.-Pfd.	5,688.	24,407.
Taback	-	55,501,196.	108,102,433.
Baumwolle	Ballen.	758.	4,092.
Hopfen	B.-Pfd.	4,309.	5,899.
Hanf	Tonnen.	17,787.	39,414.
Flachs	B.-Pfd.	2,100,116.	728,234.
Erbsen und Bohnen	Bushel.	202,574.	288,349.
Irländische Kartoffeln	-	1,492,487.	1,756,532.
Süsse Kartoffeln	-	998,179.	1,057,558.
Wein	Gallonen.	8,093.	179,949.
Heu	Tonnen.	113,747.	158,484.
Kleesaat	Bushel.	3,230.	2,308.
Grassaat	-	21,481.	62,563.
Flachssaat	-	75,801.	28,881.
Ahornzucker	B.-Pfd.	437,405.	380,941.
Ahornsyrup	Gallonen.	30,079.	139,036.
Sorghumsyrup	-	—	365,861.
Seidencocons	B.-Pfd.	1,281.	340.
Obst. Werth	Doll.	106,230.	604,851.
Gartenprodukte. Werth	-	303,120.	458,246.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	21,710,212.	36,330,000.
Mehlsorten	-	2,182,223.	5,034,745.
Bretter	-	1,502,434.	2,200,674.

		1850.	1860.
Wollgüter	Doll.	803,705.	1,128,882.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	319,740.	1,004,664.
Spirituosen	-	—	959,651.
Gusseisen	-	186,340.	757,400.
Leder	-	1,108,533.	701,555.
Schuhe und Stiefel	-	403,312.	685,783.
Ackerbaugeräthe	-	184,615.	597,118.
Roh-Eisen	-	—	534,164.
Stangen-Eisen	-	—	514,000.
Licht und Seife	-	239,609.	486,900.
Kohlen	-	—	476,800.
Drucksachen	-	131,200.	294,600.
Möbeln	-	680,179.	256,046.
Biere	-	—	219,700.
Baumwollgut	-	445,639.	167,500.
Gas	-	—	96,449.
Salz	-	—	21,190.

Die Handelsstatistik ist so unbekannt, dass nur vom Import dreier Jahre Daten vorhanden sind. 1831—1840 Doll. 3,944, von 1841—1850 Doll. 39,088 und von 1851—1860 Doll. 57,449.

Der Staat Kentucky, während der Zeit unserer Statistik noch ein Sclavenstaat mit vorherrschendem Ackerbau, unter dessen Zweigen der Tabackbau besonders hervorzuheben ist, und einen beliebten Exportartikel erzeugt, von einer rauhen aber dauerhaften Bevölkerung bewohnt, hat wenig Fortschritte in Hervorbringung grosser moderner Verkehrstrassen aufzuweisen. Gleich Westvirginien, liegt er wie ein noch unbeschriebenes Buch der Eisenbahnzeit inmitten von Staaten, die von reichen Eisenbahnnetzen durchzogen sind, so dass sein Eisenbahnsystem fast ausser den Staat, an die Grenze fällt, von Ernährungsadern gebildet, die er von den grossen Linien erhält, die nördlich den Osten und Westen, westlich den Nordwesten und Süden verbinden. Auch sein Canalsystem, hauptsächlich in Canalisirung der Flüsse Kentucky, Licken, Barren und besonders des Greenriver bestehend, welcher letztere 175 Meilen weit von seiner Mündung bis Bowlinggreen durch Dämme und Schleusen fahrbar gemacht ist, hat zwar dem Verkehr genützt, für die Unternehmer aber wenig Früchte getragen. Nur das System macadamisirter Strassen, für deren Vorzüglichkeit Kentucky berühmt ist, wurde nach allen Richtungen

hin von der Bevölkerung mit Eifer in Angriff genommen und durchgeführt. Die Gleichgültigkeit derselben gegen die modernen Schienenwege erwuchs hauptsächlich daraus, dass mit den Eisenbahnen sehr frühzeitig und ohne hinreichende technische Kenntniss und Erfahrung begonnen wurde, die ersten Unternehmungen daher fehlschlugen, und so Entmuthigung zur Fortsetzung zurückliessen. Dies gilt besonders von der ersten Eisenbahn, einer der frühesten der Union, der Louisville-Lexingtonbahn. Diese Bahn, aus der Louisville-Frankford- und Frankford-Lexington-Bahn bestehend, wurde, wie viele westliche Bahnen, erst mit grossem Eifer begonnen, dann aber, als sie nicht sofort den erwünschten Erfolg ergab, unvollendet gelassen und erst nach langen Jahren wieder aufgenommen; sie beträgt von Lexington nach Frankford 29,18 Meilen und kostet Doll. 645,702, von Frankford nach Louisville 65,10 Meilen und kostet Doll. 1,567,248. Erst als rings um diesen Staat von fortschrittscheuen Ackerbaujunkern, in Ohio, in Indiana, in Illinois und sellbst im südlicher gelegenen Tennessee eine Menge Eisenbahnen gebaut wurden, und über ein reiches Geschäft geboten, wurde die schwer zu überzeugende Abneigung der „ritterlichen“ Kentuckier gegen die Eisenbahnen überwunden, und eine Menge von Linien mit neuerwachtem Eifer in Angriff genommen. Die bedeutendste unter diesen ist die Louisville-Nashville-Bahn, eine der werthvollsten Verbindungsketten zwischen dem grossen Westen und dem Süden, dem Gebiete der nördlichen See'n und dem Mississippithale und Golf von Mexico; sie geht durch reiche fruchtbare Ländereien, und vermittelt ein enormes Produktengeschäft, das aber erst von Bowlinggreen an nach Süden zu grössere Märkte vorfindet. Ein Zweig von gleicher Bedeutung ist der, welcher von Glasgow nach Memphis in Tennessee geht (31,70 Meilen, Doll. 848,734 Kosten). Die übrigen Bahnen, die theils im Norden Verbindungen mit der Baltimore-Ohiobahn, theils mit Ohio, Indiana, Illinois und Missouri, theils mit Tennessee auf kürzeren Strecken herstellen und meist durch landbevölkerte, städtearme aber fruchtbare Gegenden laufen, sind die: von Cloverport zu den Brecken-Ridge-Kohlenminen (8,5 Meilen, Doll. 312,000 Kosten) von Covington nach Paris (Weg nach Lexington 80,22 Meilen, Doll. 4,019,995 Kosten), von Big-Sandy nach Grayson (Route nach Lexington 17,09 Meilen, Doll. 694,024 Kosten), von Lexington nach Nicholasville (13,16 Meilen, Doll. 824,448 Kosten), von Li-

banon nach der Junction der Louisville-Nashville-Bahn (37,00 Meilen, Doll. 1,007,736 Kosten), von Lexington nach Paris (18,80 Meilen, Doll. 601,228 Kosten), von Columbus nach Union-City (Mobile-Ohiobahn) (20,00 Meilen, Doll. 600,000 Kosten) von Paducah nach der Mobile-Ohiobahn (59,65 Meilen, Doll. 1,172,398 Kosten) und von Louisville nach Portland (5,00 Meilen, Doll. 100,000 Kosten).

Von Canälen ist zu erwähnen der Portland-Louisville-Canal bei den Fällen des Ohioflusses, 2,5 Meilen lang, 50 Fuss breit, 10 Fuss tief und eine Höhe von 22 Fuss übersteigend und die obenerwähnten Flussverbesserungen. Die Länge der Eisenbahnen im Jahre 1850 in Betrieb war 78,21 Meilen (Doll. 1,830,541 Kosten) und im Jahre 1860 569,93 Meilen (Doll. 19,068,477 Kosten).

Wir haben absichtlich bei der Betrachtung der Eisenbahnlinien der einzelnen Staaten auf die Lineatur und Zeichnung der ganzen Systeme Rücksicht genommen, da die naturwüchsig entstandenen Centralpunkte derselben uns die grossen Emporien der Märkte und der auf höherer Arbeitstheilung beruhenden Industrie anzeigen. Wir haben gesehen, wie diese Linien in Massachusetts auf Boston, im Staat New-York auf New-York, in Pennsylvanien auf mittlere Punkte wie Philadelphia, Harrisburg und Pittsburg, in Maryland auf Baltimore, in Virginien auf Richmond und Petersburg sich fächer- oder sternförmig concentriren. Betrachten wir unter diesem Gesichtspunkte Kentucky, so tritt hier eine entgegengesetzte Erscheinung auf, wie im Staate New-York. Wie dort alle Linien nach New-York, nach dem Osten, nach der Küste zu, so sind hier alle nach Louisville, nach Westen, nach der nordwestlichen Grenze zu concentrirt und zwar so, dass die eine Hälfte der Eisenbahn-Strahlen, die nach dieser Stadt zu convergiren, in den Staat Kentucky selbst, die andere nach dem Staat Indiana fällt. Ein zweites System, das nach Cincinnati zu begonnen ist, scheint sich um Lexington im Innern des Staates zu concentriren. Im Uebrigen ist das grösste Areal, der Torso des Staates noch ein leeres Feld für Eisenbahnen und nur mit kleinen zerstreuten Localbahnen durchsetzt. —

Bei der Wichtigkeit Louisville's für die Industrie und das Volkswachsthum dieses Staates wollen wir einige Notizen über diese Stadt beibringen, um ihre Bedeutung zu beleuchten.

Louisville am südlichen Ufer des Ohioflusses, nahe bei dessen

Fällen gelegen, ist die Haupt-Handelsstadt Kentucky's und einer der fünf grössten Plätze des Mississippithales. Die Fälle des Ohio, das einzige grosse Hinderniss einer Schifffahrt von 2,100 Meilen vom Alleghanyriver bis zum Golf von Mexico, gewähren gerade dadurch gewisse Handelsvortheile für die Stadt. So gehen ausgenommen bei Hochfluth, die nur für eine kurze Zeit eintritt, die grossen Dampfer selten über diesen Punkt hinaus. So wird Louisville der Markt für die fruchtbarsten Gebiete des südwestlichen Kentuckys, für einen Theil von Indiana, so wie für die Produkte, die von den reichen Planzungen um die Fälle herum kommen. Die Stadt liegt selbst in einer reichen Ebene, ihre Lage zum Bauen ist unbegrenzt und setzt der reissend wachsenden Bevölkerung keine Schranke. Durch den Canal, der bei der Stadt die Fälle des Ohio umgeht, fahren jährlich 269 Dampfschiffe, und 76 grössere Dampfer, welche die Schleusen nicht passiren können, gehen bis Louisville. Was die Bevölkerungszunahme betrifft, so ist diese ziemlich stetig ohngefähr 10 pCt. alle Jahre gewesen; sie zeigt jenen westlichen Charakter raschen Emporblühens, der uns noch öfter begegnen wird. Im Jahre 1790 noch ein Dorf von 52 Einwohnern ist es bis zum Jahre 1860, also in siebzig Jahren, im Zeitraum eines Menschenalters zu einer Stadt von 68 Tausend Einwohnern herangewachsen.

Bei Beurtheilung der Bevölkerungsstatistik dieses Staates, im Zusammenhang mit den obigen Mittheilungen, muss uns gleich die ausserordentliche Bevölkerungszunahme auffallen, die im Jahrzehnt der Aufnahme Kentuckys als Staat in die Union eingetreten ist. Dies Land mit seinem reichen fruchtbaren Boden war eben für die Auswanderung der Sclavenhalter von Virginien und anderen älteren Sclavenstaaten der Ostküste ein ebenso verlockender Anziehungspunkt, wie die grossen freien Staaten des Westens für die Auswanderung freier Arbeiter des Ostens und Europas. Von 1790—1800 ab, in welchem Zeitraum die Zunahme 282 pCt. beträgt, bis 1840 fällt die zehnjähige Vermehrung rasch bis auf 13 pCt. Von da ab, also auf der Höhe der Eisenbahnzeit, tritt wieder eine Steigerung von 25 pCt. und 17 pCt. ein. Einen ziemlichen ähnlichen Verlauf zeigt die Bevölkerunsbewegung der Landdistrikte; bemerkenswerth ist aber, dass, wenn diese in die Canal- und Eisenbahnzeit vorrückt, also von 1820 an, die Procente der Zunahme von denen der Gesammtbevölkerung mehr divergiren um 1 pCt., 2 pCt., 4 pCt., während

sie früher mit jenen fast gleiche Ziffern zeigen. Das Surplus muss hier unstreitig auf Rechnung der Städte fallen. Bewundernswerth ist schon in früher Zeit die Volkszunahme der Städte Louisville, Lexington, Frankford. Auch bei den Städten ist mit Ausnahme von Covington, Newport und Paducah, die erst von 1830 ab zählen, nach hohen Procenten der Zunahme in den früheren Decennien eine sinkende Tendenz zu bemerken, die aber immer noch hohe Ziffern zeigt und in den Zeitraum von 1820—1830 und theilweise bis 1840 fällt. Von 1830 ab treten aber schon gering bevölkerte Flecken, wie Covington und Newport, als rasch sich vermehrende Städte ein. Von 1840 ab, also der Höhe der Eisenbahnzeit, steigt bei Frankford, Maysville, Lexington und Covington, also bei vier unter den sieben Städten, der ohnedies hohe Procentsatz noch höher, bei Louisville bleibt er gegen 104 pCt. im vorhergehenden Decennium auf 103 pCt. neuer Zunahme, bei Newport, das sich von 1830—1840 um 768 pCt. vermehrt hat, tritt eine Vermehrung von 480 pCt. ein. Abgesehen von diesen gesteigerten oder fortdauernden und wenig vermindernden Procenten der Städtezunahme in der Eisenbahnzeit und der Erscheinung, dass einzelne Städte in derselben, wie Covington und Newport, rasch von Dörfern zu grossen Städten emporwachsen, ist es hier für unser Gesetz die wichtigste Thatsache der Vergleichung, dass wie in Virginien, aber in dem wunderbaren Grade der Volkszunahme, die dem Westen eigen ist, das Volkswachsthum der Städte in der Eisenbahnzeit theils eine hohe Steigerung erhält, theils auf weit höheren Procenten der Zunahme verharrt, als die der Landdistrikte sind, während die Volkszunahme der Landdistrikte, die von 1790—1800 202 pCt. zeigt, nach der Eisenbahnzeit zu sichtlich sinkt und in derselben sich nicht höher als bis zu 21 pCt. zu erheben vermag, dass also die Eisenbahnzeit die Volkszunahme der Städte bedeutend höher stellt, als die des Landes. In Kentucky ist dies weit auffallender als in Virginien. Von 1790—1820 finden sich in den Landdistrikten noch zehnjährige Volkszunahmen von 201 pCt., 82 pCt., 38 pCt., in der Eisenbahnzeit ist die höchste 21 pCt. In den Städten hingegen sind die hohen Procentzahlen der Zunahme in der Eisenbahnzeit die ausserordentliche Majorität 104 pCt., 103 pCt., 57 pCt., 183 pCt., 364 pCt., 57 pCt., 768 pCt., 480 pCt., 70 pCt., 31 pCt., 34 pCt., 40 pCt., 32 pCt., 72 pCt., die geringen Procente der Zunahme eine kleine Minorität 14 pCt., 1 pCt., 13 pCt., 21 pCt.

Auch hier müssen wir für die bedeutende Zunahme einzelner Städte in früheren Jahrzehnten die geringe Zahl der Städte bedenken, also die geringe Zahl von Märkten in einem reichen und für den Export producirenden Lande und den Einfluss der umgebenden freien Staaten mit ihrer blühenden Industrie, die zwar wenig zur Einwanderung in die Landbezirke aber destomehr zu der in die Städte Kentuckys beitrug.

In Bezug auf den Zustand des Ackerbaues in den letzten Jahrzehnten, sehen wir fast bei allen Produkten eine bedeutende Zunahme. Obenan steht hier der Tabackbau, aber auch die Erzeugung von Reis, Baumwolle und Hopfen hat zugenommen. Sonst aber ist auch hier die Zunahme von animalischer Produktion, von Nutzvieh, Schlachtvieh, Butter, Käse, Wolle, Wachs, Honig und dem Material für dieselbe: Wälschkorn, Hafer und andere Futtersaaten bei weitem vorherrschend und reicher als die Erzeugung von Cerealien, und deutet den zunehmenden Bedarf der wachsenden Städtebevölkerung an. Auch hier treffen wir wieder auf die Zunahme der Weinproduktion.

In der allgemeinen, mehr städtischen Industrie ist, ausser in der Fabrikation von Leder, Möbeln und Baumwollgütern, überall eine bedeutende Zunahme ersichtlich, was mit dem Verhältniss übereinstimmt, das wir oben angegeben, dass die bei weitem grösste Meilenzahl der Eisenbahnen in diesem Jahrzehnt vollendet wurde.

Ueber den Handel fehlen uns leider die Angaben. Im Allgemeinen müssen wir hervorheben, dass es für Staaten, die zur Zeit unserer Statistik noch Sclavenstaaten waren, wie Virginien und Kentucky, wo tausend politische und soziale Hindernisse der modernen Arbeitstheilung der Städte entgegentreten, von grossem Gewicht ist, dass unser Gesetz dort überhaupt in die Erscheinung tritt, von noch grösserer Bedeutung aber, wenn es in so eminenter Weise geschieht, wie in Kentucky.

Ohio.

Der Staat Ohio vom 13. Juli 1787 an Territorium der Ver. Staaten, den 30. April 1802 als Staat in die Union aufgenommen mit der politischen Hauptstadt Columbus, hat ein Areal von 39,964 Quadratmeilen oder 25,576,960 Ackern, und liegt zwischen den nördlichen Breitengraden 38° 24′ — 42° 00′ und den Längengraden

60° 34′ — 84° 42′. Wie ein mächtiges Trapezoid mit ziemlich gleicher Länge und Breite, mit der Basis nördlich an den Eriesee und an Michigan, den beiden parallelen vertikalen Seiten östlich an Virginien und Pennsylvanien, westlich an Indiana und den beiden Seiten der südlichen Spitze östlich an Virginien, westlich an Kentucky grenzend, liegt dieser Staat zwischen lauter grossen, freien und Sclaven-Staaten von wesentlich ackerbaulichem Charakter, wie er selbst. Ohio kann als blühendes Muster der freien westlichen Staaten, als wahrer Typus ihres eigenthümlichen wirthschaftlichen Charakters gelten. Indiana, Illinois, Minnesota, Michigan, Wisconsin haben alle eine ähnliche Geschichte, und haben später alle die rasche Umwandlung von Indianergebieten in Culturstaaten an sich erfahren, wie Ohio. Der Grund der frühzeitigen Blüthe dieses Staates liegt im frühzeitigen Angriff von Canälen und Eisenbahnen, wodurch vielfache Verbindungen mit den nördlichen See'n, mit dem Eriecanal und dem Osten und im Süden mit dem Mississippithale hergestellt wurden. Die leitende Idee dieser Unternehmungen und deren Ursprung in der Bevölkerung waren ganz andere und entgegengesetzte, wie in den östlichen Küstenstaaten. Hier gingen diese Bauten von den Städten und zwar meist von den grossen Handelstädten der Küste aus; den Impuls gab die Aussicht, den grossen Produktenhandel des Westens an sich zu reissen; es war ein Wettkampf, in dem jede Stadt sich ein Monopol, wo möglich jede allein für sich, jenen ganzen grossen Güterverkehr erringen wollte; *es war der Markt, von dem die Beginnkraft ausging*, der sich in jedem Falle womöglich zum einzigen Markt des grossen Hinterlandes zu erheben strebte. Dort aber im Westen war die *ganze zerstreute Ackerbaubevölkerung* interessirt und trat als Unternehmer ein; der Zweck war, nicht *Einen Markt* zu finden und den Wasser- oder Schienen-Weg dahin zu eröffnen, sondern von *jedem Punkte den billigsten Weg zum besten Markte* oder Handelsstrassen von einer Ausdehnung und Richtung zu bauen, die in den Plätzen, die sie berühren, *eine möglichst reiche Auswahl von Märkten* gestatten. *Die Beginnkraft lag dort in den Tausenden von Quellen der Produktion*, nicht im centralisirten Markt, und dem Monopol einzelner Städte wurde schon im Plane entgegengearbeitet. Dies giebt allen jenen Unternehmungen, den Canälen, wie den Eisenbahnen einen nationalen Charakter und Umfang und eine Lineatur, die sich nicht ausschliesslich um einzelne Städte concentrirt,

sondern quer über die ganze Länge und Breite der Staaten, wie ein riesenhaftes Gitterwerk geht.

Alle oben angeführten Staaten wetteiferten schon vor der Eisenbahnzeit, durch Canäle Verbindungen mit dem Seegebiet und den östlichen Staaten einerseits und dem Mississippithale andrerseits herzustellen. So führte schon frühzeitig eine schiffbare Wasserlinie in einer Länge von 1,500 Meilen von New-York durch den Eriecanal und die Seen nach Chicago und von da nach dem Mississippi. Der Staat Ohio, der mit diesen Canalbauten zuerst begann, und sie zuerst nach harten Kämpfen vollendete, hat auch den frühesten Preis davon getragen in einem so wunderbaren Aufblühen, dass er sich im Zeitraum von wenigen Jahren vom Zustande der Dunkelheit zum ersten Rang unter den Schwesterstaaten an Bevölkerungszahl, wie an Reichthum emporschwang. Wurden auch später die Erfolge der Canäle durch die der Eisenbahnsysteme in Schatten gestellt, so verdankte Ohio doch jenen die ersten Anfänge seiner Grösse, und da deren Wirkungen auf die Bevölkerungs-Zunahme und Vertheilung mit denen der Eisenbahnen so verwandt sind, so wollen wir diese Bauten Ohios näher besprechen.

Der Ohio-Canal. Dies Werk wurde im Jahre 1825 begonnen und im Jahre 1832 vollendet. Es erstreckt sich von Portsmouth am Ohio-Fluss bis Cleveland am Erie-See in einer Entfernung von 307 Meilen und steigt hinauf in das Thal von Scioto fast bis Columbus. Hier nimmt der Canal eine östliche Richtung, schlägt sich in das Thal von Muskingum und geht durch die Städte Hebron, Newark, Coshocton, New-Philadelphia und Massillon in diesem Thale. Bei Akron die Höhe kreuzend, fällt er in das Thal des Cuyahoga-Flusses, dem er bis Cleveland folgt. Der höchste Punkt des Canals bei Akron ist 499 Fuss über dem Niveau des Ohioflusses bei Portsmouth, 405 über dem des Eriesee's und 973 über dem des atlantischen Oceans. Der Canal ist 4 Fuss tief, 40 breit, hat 147 Schleusen und 1,220 Fuss an gesammtem Schleusenwerk. Er hat verschiedene Zweige und schiffbare Speiser, von denen die folgenden die hauptsächlichsten sind. 1) Der Columbuszweig. Dieser Zweig erstreckt sich von dem Punkt, wo der Canal das Ohio-Thal verlässt bis nach Columbus in einer Entfernung von 10 Meilen. 2) Der Lancasterzweig. Dies ist ein Seitenzweig, der sich vom Hauptstamm ab südlich bis zur Stadt Lancaster, der Hauptstadt von Fairfield

County in einer Entfernung von 9 Meilen erstreckt. 3) Die Athens-Extension oder Hocking-Canal. Dies ist eine Verlängerung des Lancasterzweiges und hat einen südöstlichen Lauf durch die Counties von Fairfield, Hocking und Athens, nach der Stadt Athen in einer Entfernung von ungefähr 56 Meilen. 4) Der Zanesville-Zweig, der sich vom Hauptcanal bis zur Stadt Zanesville am Muskingumfluss erstreckt und sich dann mit dem Muskingum-Improvement verbindet, durch dessen Hülfe ein neuer Canal nach dem Ohio geöffnet ist und zwar bei Marietta. 5) Der Walhonding-Zweig, der sich vom Hauptcanal bei Coshocton nach dem Walhondingfluss erstreckt.

Der Miami-Canal. Dieser Canal erstreckt sich von Cincinnati bis zum Eriesee bei Manhattan in einer Entfernung von 270 Meilen. Die hauptsächlichsten Städte, die er passirt, sind Hamilton, Dayton, Troy, Sidney, Defiance und Toledo. Diese letztere Stadt wird im Allgemeinen als nördlicher Endpunkt des Canals betrachtet, obwohl dieser noch bis Manhattan 4 Meilen unterhalb derselben führt. Dieser Canal wurde im Jahre 1825 begonnen und im Jahre 1832 vollendet; er hat eine Breite von 40 und eine Tiefe von 4 Fuss; sein Niveau ist 510 Fuss über Cincinnati, 411 Fuss über dem Eriesee und die Zahl seiner Schleusen 102.

Dieser Canal vom Eriesee nach der Indiana-Staatslinie bildet den tieferen Stamm des Wabash- und des Eriecanals und erstreckt sich bis Evansville am Ohiofluss. Ausserdem sind mit diesem Canal in Ohio Zweiglinien in einer Ausdehnung von 45 Meilen Länge verbunden. Die folgende Tabelle zeigt die Länge und die Kosten der Ohiocanäle, so weit sie vom Staate gebaut wurden.

		Länge.		Kosten.
Der Ohio-Canal und dessen Zweige	Meilen	340.	Doll.	4,695,203.
Der Walhonding-Canal	-	25.	-	607,268.
Der Miami-Canal und dessen Zweige . .	-	315.	-	7,454,726.
Der Hocking-Thal-Canal	-	56.	-	975,480.
Der Muskingum-Neubau	-	91.	-	1,627,318.

Ausser diesen Werken, die Eigenthum des Staates sind, haben wir noch folgende Privatbauten zu erwähnen:

Der Sandy- und Beaver-Canal. Dies Werk beginnt bei Bolivar am Ohiocanal und erstreckt sich bis zum Ohiofluss bei der Mündung des Beaverflusses in einer Entfernung von 76 Meilen.

Die Kosten des Baues waren gegen Doll. 2,000,000. Ein Theil davon liegt im Staat Pennsylvanien.

Der Mahoning-Canal. Dieser Canal beginnt bei Akron, folgt dem linken Ufer des Cuyahoga-Flusses, läuft durch die Stadt Ravenna und von da in und durch das Thal des Mahoningflusses bis zu dessen Mündung in den Beavercanal in Pennsylvanien, eine kurze Strecke von der Staatslinie entfernt. Die Länge dieses Canals ist gegen 77 Meilen; die Kosten sind gegen Doll. 2,000,000. Er war vor dem Bau der Eisenbahnen in Ohio und ist noch heute ein wichtiger Verbindungscanal zwischen Pittsburg und Cleveland und dem Innern von Ohio, und versieht die letztere Stadt mit dem wichtigen Artikel der Kohlen, die im Mahoningthal in reichster Fülle und von bester Qualität gefunden werden.

Bei der ungeheuren Menge von Eisenbahnprojekten, die innerhalb weniger Jahre in Ohio aufgetaucht sind und die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich gezogen haben, sanken die Canäle dieses Staates zu verhältnissmässiger Unbedeutendheit herab. Die letzteren dagegen waren die grosse Ursache seines beispiellosen Gedeihens, da sie seiner Bevölkerung eine billige und verhältnissmässig zweckmässige Route zum Markt gewährten und sie befähigten, ihre reichen Hülfsquellen sogleich zu verwerthen. Es ist wahrscheinlich, dass die Canäle dennoch die Träger massiger und weniger werthvoller Güter bleiben und so ihre Nützlichkeit, wenn auch von verhältnissmässig geringerer Bedeutung, bewähren werden. Mögen die Eisenbahnen denselben auch einen grossen Theil des Geschäfts entziehen, so werden sie in Handelsgütern, für die sie die geeigneten Wege sind, doch ein noch bedeutenderes Geschäft entwickeln, so dass diese beiden Systeme gemeinnützlicher Bauten, statt sich zu schaden, in Harmonie miteinander arbeiten können. Leider sind diese Canäle keine Werke erster Classe, sind von einem zu geringen Umfange für grössere Schiffe und leiden bei Trockenheit leicht an Wassermangel. In der neueren Statistik von R. S. Fisher finden wir für die Staatscanalbauten Ohios folgende Daten, die um so wichtiger sind, da sie in die Zeit von 1850—1860 fallen.

	Meilen.		Kosten.
Miami und Erie. Südliche Abtheilung	182.	Doll.	3,259,518.
Warren-County-Zweig	19.	-	217,552.
Sidney-Feeder	14.	-	392,258.

	Meilen.		Kosten.
St. Marys-Feeder	11.	Doll.	528,222.
Miami und Erie. Nördliche Abtheilung	88.	-	3,057,177.
Seitendurchstiche	3.		
Ohio	309.	-	4,695,204.
Seitendurchstiche	23.		
Walhonding	25.	-	607,269.
Hocking-Thal-Canal und Slackwater	56.	-	975,481.
Muskingum-Neubau	91.	-	1,627,318.
Totale Länge und Kostenbetrag	821.	-	15,359,999.

Die Grösse der Schleusen an den Canälen sind von 87 bis 99 Fuss Länge und 15 Breite. Die Schleusen am Muskingum sind 75 zu 16 Fuss. Die Schleuse oberhalb Zanesville ist 120 zu 22 Fuss.

Schleusenwerk und Tonnenzahl der Canäle in den Jahren 1850 und 1860.

Canäle.	Länge.	Steigen und Fallen.	Schleusen.	Tonnenzahl 1850.		Tonnenzahl 1860.	
				Angekommen.	Clarirt.	Angekommen.	Clarirt.
	Meil.	Fuss	Zahl				
Miami und Erie u. s. w.	317	1,045	126	—	—	426,742	294,550
Ohio	332	1,220	149	—	—	317,816	356,507
Walhonding	25	90	11	—	—	296	3,909
Hocking ..	56	203	26	—	—	6,032	66,970
Muskingum Improv. ..	91	126	12	—	—	29,054	25,920
Sämmtliche	821	2,684	324	—	—	780,141	747,856

Einnahmen und Ausgaben der Canäle u. s. w. in den Jahren 1850 und 1860.

Canäle.	Einnahmen.		Ausgaben.	
	1850	1860	1850	1860
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
Miami und Erie	315,162	158,755	113,053	149,367
Ohio	397,332	94,457	115,539	150,313
Walhonding	2,555	839	1,967	4,323
Hocking	8,079	16,768	11,819	12,125
Muskingum	36,724	17,586	39,925	36,867
Sämmtliche	759,852	288,405	282,285	359,782

Vergleichen wir mit diesem Resultate das Einkommen der Eisenbahnen, so stellt sich dies offenbar höher. Von 10 Linien der Ohiobahnen finden wir in unserer Statistik 42 Bonds notirt, mit einer Ausnahme von 6 pCt., alle zu 7 pCt. Unter dreissig Linien sind von sieben Dividenden notirt, die folgende Ziffern zeigen: 5 pCt., 20 pCt., 33 pCt., 4 pCt., 10 pCt., 7 pCt. und mit Ausnahme von sechs Linien (theilweise wegen mangelnden Berichts) von allen Netto-Einnahmen notirt, die von Drei Tausend bis Ein- und eine halbe Million Dollars rangiren.

Wir sehen bei den Canälen 1850 die Einnahmen beinahe um Doll. 500,000 höher als die Ausgaben, 1860 die Einnahme beinahe um ebensoviel als die Einahme des vorigen Jahres, die Ausgaben aber nicht blos um fast Doll. 100,000 höher, als die Einnahmen, sondern auch höher als die Ausgaben des vorigen Jahres. Es scheint daraus hervorzugehen, dass allerdings durch die Eisenbahnen das Geschäft der Canäle gelitten hat, dass aber trotzdem die Ansicht vorherrschend war, dass dies durch Verbesserung der Canäle wieder ausgeglichen werden könne, und dass deshalb grössere Ausgaben trotz der geringeren Einnahmen nicht gescheut wurden. Wollen die Ohio-Canäle erfolgreich mit den Eisenbahnen dieses Staates concurriren, wie der Eriecanal mit denen New-Yorks, so müssen sie erweitert und vertieft werden, wie dieser. Es ist theilweise die Wichtigkeit neuer Canalbauten für Deutschland der Grund, weshalb wir die Beschreibung der Canäle Ohio's und deren Vergleichung mit den Eisenbahnen genauer ausgeführt haben, und wir machen hier wiederholt darauf aufmerksam, dass es für den Neubau von Canälen nichts Verschwenderisches giebt, als die Sparsamkeit der ersten Construction, die Unbedeutendheit der verbundenen Plätze, der Mangel an Umfang, an Breite und Tiefe, nichts Unrentableres, als die Fracht so einzurichten, dass die Canäle schon in den ersten Jahren rentabel sein sollen. Technische Vollendung, grossartige Anlage, weite Handelsperspective der Verbindung und Resignation auf frühen Gewinn, der hier so wenig erstrebt werden darf, wie beim Heranziehen eines Hochwaldes, sind unabweisbare Erfordernisse eines dauernden Nutzens für den Verkehr, wie für die Interessen der Unternehmer.

Die Geschichte des Baues der Eisenbahnen von Ohio giebt allen Völkern eine eindringliche Lehre, die sich die Bevölkerung dieses Staates mit grossen Opfern erkauft hat. Die

Erfahrung, wie durch die neuen Verkehrsstrassen der Canäle der Werth von Boden und Produkten weit zerstreuter Ackergüter vielfach erhöht, und unter arme, hart arbeitende Pioniere, halb deutschen, halb angelsächsischen Ursprungs ungekannte, reiche Tauschmittel geführt wurden, und dann der nationale Charakter dieser Bauten und das weite Terrain ihrer Linien, alle diese versprechenden Verhältnisse erweckten in den Jahren 1836 und 1837 eine wilde, ungemessene Spekulation in Eisenbahnbauten, die weder der ausreichenden Kraft der Anlage- und Betriebscapitalien, noch dem vorhandenen Fond von Ingenieur-Capacitäten für die Ausführung die schuldige Rechnung trug. Umgekehrt wie im alten Europa, wo oft bis in die neueste Zeit patriarchalisch-dynastische Anthipathien oder communale Kirchthurms-Vorurtheile Hindernisse für kleine nothwendige Bahnen waren, herrschte dort in jener Zeit ein wahrer Wunderglaube an die Eisenbahnen, als ob sie wie ungeheure Wünschelruthen überall, wohin sie gelegt wurden und selbst in der Wildniss, Bevölkerung und Städte, Reichthum und Ueberfluss aus dem Boden zaubern könnten. Die Eisenbahnen jener Speculationsbewegung wurden meist mit schlechten, flachen Schienen bekleidet und erst später durch höhere und schwerere ersetzt. Wirklich begonnen, obwohl meist erst in den Jahren 1845 bis 1847 vollendet wurden in jener Zeit von 1836 und 1837: die Little-Miami-Bahn von Cincinnati nach Springfield (83,40 Meilen, Doll. 4,290,423 Kosten bis zum Jahre 1860), die Mad-River- und Lake-Erie-Bahn von Sandusky am Eriesee bis Springfield in einer Ausdehnung von 134 Meilen, in ihrem Anschluss an die Miamibahn mit dieser eine fortlaufende Linie von den schiffbaren Wassern des Ohio bis zum Eriesee bildend, die Mansfield-Sandusky-Bahn die beiden genannten Orte verbindend und die Lake-Erie- und Kalmazoo-Bahn, die in einer Ausdehnung von ohngefähr 33 Meilen von Toledo am Eriesee bis nach Adrian geht, wo sie an die Michigan-Südbahn anschliesst. Dies waren alle die Eisenbahnen, die unter Anreizung jener Bewegung begonnen wurden, Unternehmungen scheinbar nicht so grossartig für das Maass der heutzutage flüssigen Capitalkräfte, aber für jene Zeit und jene Bevölkerung eine Ueberspannung von Kraft und Mitteln mit sich im Gefolge führend. Hören wir über die Krise, die darauf eintrat, die Schilderung von Andrews:

„Alle weiteren Projekte fielen in der commerciellen Revolution, die folgte, zu Boden. Die Fehlschläge und der lange Aufschub, der, wie wir schon erwähnt, in der Vollendung der Bahnen eintrat, müssen theils den finanziellen Verlegenheiten, die folgten, theils mehr noch dem beschränkten Betrag des Anlagecapitals und dem Mangel an Ingenieurkunst und Erfahrung, die darauf wirkte, zugeschrieben werden. Trotz aller Verlegenheiten und Verluste, denen sie unterworfen waren, glaubte man doch, dass sie ein gewinnreiches Einkommen für alle darauf gewandten Kosten einbringen würden. Es ist am Platze, hier zu bemerken, dass die Fehlschläge in den ersten Anstrengungen der neuen Staaten, Werke für den inneren Verkehr zu bauen, nicht das Resultat des Zufalls, sondern das der Nothwendigkeit waren. Die Pläne waren alle frühreif. Weder die Mittel, noch das technische und praktische Talent der Ingenieure und der Unternehmer, so nothwendig für den Erfolg, waren vorhanden. Das Land war noch nicht lange genug angesiedelt, um die Gegenden zu bezeichnen, welche bestimmt waren, die grossen Entrepots des Handels und die passenden Routen für Reisen und Geschäfte zu werden. Man wird leicht einsehen, dass in jener Zeit viele solcher Bauten, die im Westen und im Süden, sowohl von Staaten, als von Individuen unternommen wurden, fehlschlagen mussten und dass wir bei dem Licht, das jetzt in diesen Dingen herrscht, sagen müssen, es wäre besser gewesen, sie bis zur Zeit günstigerer Bedingungen ihres Erfolgs zu verschieben. Jedoch kann man deshalb die Staaten nicht ohne Ungerechtigkeit verurtheilen, ausser diejenigen, die die gemachten Schulden zu bezahlen verweigerten, oder keine Anstalten zur Zahlung fälliger Verbindungen gemacht haben.“

Diese Rückschläge schnitten für eine Reihe von Jahren den Fortschritt in Eisenbahnen und Canälen mit wenigen Ausnahmen ab. Das Volk wurde muthlos und verstimmt über den schlimmen Erfolg und im Verhältniss gleichgültig gegen die Sache innerer Verbesserungen. Jahre vergingen, ehe die westlichen Staaten sich von den verderblichen Wirkungen dieser frühzeitigen Misserfolge erholten, in die fast jedes Individuum des Staates mit verwickelt war. Es erforderte in der That viele Jahre, ehe die mannigfachen erlittenen Verluste wieder ersetzt waren. Als dies geschehen und eine Reihe von sechzehn Jahren eine zahlreichere Bevölkerung, vermehrte Gütererzeugung und reichlichere Mittel

mit sich gebracht hatte, machte sich die Nothwendigkeit neuer Verkehrsstrassen, die den zunehmenden Bedürfnissen des Landes entsprächen, mehr und mehr fühlbar. Diesem Erforderniss zu genügen, wurden die neueren Bahnen gebaut und diese Bewegung constituirt eine neue Aera innerer Verbesserungen. Beide, das neue und das alte System hatten ihre charakteristische Eigenthümlichkeit. Das alte, in den neuangesiedelten Staaten herrschende hat entweder die Bedürfnisse des Staates voraus weggenommen oder war den Bedingungen voraus, die zum Erfolge nothwendig sind. Es wurde von den alten Staaten geborgt und auf die neuen angewandt, wo ein ganz verschiedener Zustand der Dinge herrschte und war in der That ein Versuch, ein Princip, das von bekannten Grössen abgeleitet war, auf ganz ungewisse Verhältnisse anzuwenden. Eine ungesunde Politik musste einer vollständig gesunden und gesetzlichen weichen, welche Erfordernissen folgte und von Bedürfnissen controllirt wurde, deren Ausdehnung und Natur wohl verstanden und erklärt war."

Wir haben diese Verhältnisse eines Breiteren besprochen, da sie nicht für Ohio allein, sondern für mehrere westliche und südliche Staaten zugleich gelten.

Das Eisenbahnsystem Ohio's ist, wie schon erwähnt, kein solches, das auf bestimmten Punkten vorherrschend concentrirt ist, wenn man nicht Cincinnati ausnehmen will, sondern auf eine grosse Menge Punkte im ganzen Lande vertheilt. Die meisten wichtigen Bahnen, oft im Anfang ihres Baues rein örtlichen Ursprungs, laufen quer über den ganzen Staat von Osten nach Westen und von Norden nach Süden. Der wichtigste Punkt, dem sie schliesslich doch meist zustreben, ist Cincinnati, die grosse Handelsstadt Ohio's.

Wir werden daher am besten thun, diese Hauptlinien zu bezeichnen, ohne uns bei denen von rein örtlichem Interesse aufzuhalten. Die hauptsächlichsten, das Land von Norden nach Süden durchlaufenden Bahnen sind die Cincinnati-Hamilton-Dayton-Bahn und Madriver-Lake- Erie-Bahnen, Little-Miami-Columbus-Xenia-Bahn und Cleveland-Columbus-Bahnen, Mansfield-Sandusky-Bahn, die Columbus-Lake-Erie- und Scioto-Hocking-Bahnen, Cincinnati-Hamilton-Dayton-Bahn und Dayton-Michigan-Bahnen, Springfield-Mountvernon-Pittsburg-Bahn und Cleveland-Pittsburg-Bahnen, Cleveland-Zanesville-Bahn, Cincin-

nati-Marietta-Bahn, Cincinnati-Dayton-Bahn, Columbus-Xenia-Bahn und Indianapolis-Bahn.

Die von Osten nach Westen durchlaufenden Bahnen sind die Cleveland-Painesville-Ashtabula- und Cleveland-Columbus-Bahnen, welche am Seeufer entlang bis Toledo führen — dann die Ohio-Pennsylvania- und Bellefontaine-Indiana-Bahnen — dann die Ohio-Pennsylvania- und Ohio-Indiana-Bahnen — dann die Steubenville-Indiana-Columbus- und die Columbus-Piqua-Indiana-Bahnen, welche von Philadelphia und Baltimore aus in ununterbrochener Linie die Verbindung bis zum Mississippi herstellen — dann die Columbus-Xenia-Bahn, die Dayton-London-Bahn und die Dayton-Western-Bahnen — dann die Ohio-Central-Bahn, die Ohio-Columbus- und die Piqua-Indiana-Bahnen. — dann die Ohio-Central-Bahn und die Cincinnati-Wilmington-Zanesville-Bahnen — dann die Cincinnati-Marietta- und Hillsboro-Cincinnati-Bahnen, die als eine ununterbrochene Fortsetzung der Baltimore-Ohio-Bahn bis Cincinnati angesehen werden können. Alle Linien, die in dieser Stadt enden, werden dann nach der Indiana-Staatslinie und nach dem Mississippi fortgeführt.

Dies geschieht durch die Ohio-Mississippi-Bahn, diese wichtige Verbindung der zwei grossen Handelsemporien des Mississippithales, Cincinnati und St. Louis, auf dem kürzesten Wege. Diese Route des Handels wurde früher und wird für Massentransporte noch jetzt auf dem Wasserweg des Ohio und des Mississippithales eingeschlagen, der aber vor der Eisenbahn den Nachtheil der doppelten Entfernung und der nur zu bestimmten Zeiten möglichen Fahrbarkeit hat. Die Ohio-Mississippi-Bahn, zu der allein Cincinnati Doll. 600,000 und St. Louis Doll. 500,000 gezeichnet haben, führt auf ebenem Terrain in einer Entfernung von 330 Meilen durch das fruchtbarste Land; sie ist ein Theil der grossen diametralen Linie, die mit der Cincinnati-Marietta- und Hillsboro-Bahn an die Baltimore-Ohio-Bahn anschliesst, von Baltimore bis zum Mississippi eine ununterbrochene Linie von ohngefähr 900 Meilen bildet und von da sich in die grosse jetzt im Bau begriffene Pacific-Bahn fortsetzt, die zu ihren Endpunkten am atlantischen und am stillen Ocean Baltimore und San Francisco haben wird.

Die Bahnen von mehr lokalem Interesse, sowie einzelne an die umliegenden Staaten anschliessende Zweige, auf die wir bei diesen zurückkommen, wollen wir hier übergehen und noch einige

Notizen über Cincinnati beibringen, einer Stadt, die als Zielpunkt aller grossen Eisenbahnlinien und der hauptsächlichen Handelsbewegung im Westen von nationaler Bedeutung ist.

Cincinnati ist die grösste Stadt der Union westlich von den Alleghanies; sie liegt inmitten schöner wohlbebauter Hügel auf dem nördlichen Ufer des Ohioflusses, gegenüber der Mündung des Licking, der zwischen Newport und Covington (Kentucky) in den Ohio fliesst. Die Zunahme ihrer Bevölkerung von 752 Einwohnern im Jahre 1800 bis zu 161,044, im Jahre 1860 ist vielleicht die grösste und rapideste Zunahme einer Städtebevölkerung auf der ganzen Welt. Der Ohio ist an der Stelle, wo Cincinnati liegt, 600 Ellen (yards) breit und der jährliche Spielraum seines Hoch- und Tiefwassers ist 50 Fuss. Im Sommer ist er oft so seicht, dass nur kleinere Boote darauf fahren können; in der günstigen Jahreszeit des Hochwassers fördert er durch die Vermittelung des Miamicanals ein enormes Geschäft nach dem Mississippi. Es sind hauptsächlich die oben beschriebenen Eisenbahnen, die Cincinnati zu einem Vereinigungspunkte ohne Gleichen in der Union für alle grossen Linien des Ostens und Westens, des Nordens und Südens machen, die hier zusammentreffen und den bedeutenden Handel dieser Stadt bedingen. Die Hauptartikel heimischen Exports sind Getreide, Mehl, Whisky, Fleischwaaren, Fettwaaren, vor allem Speck und Schinken, von denen die Stadt den Namen Porkopolis erhalten. Dass der Export bei Weitem den Consum übertrifft, lernen wir beispielsweise am Getreideverkehr der Jahre 1850 und 1851:

Die Consumtion . war . . . . 28,000,000 Bushel Getreide.
Der Export . . . . 30,000,000 „ „
Der Vorrath an Hand war . 7,000,000 „ „

An Schweinefleisch, Schweineschmalz, Rindfleisch, Weizen, anderem Getreide, Mehl, Wolle, Käse, Butter, Licht und Seife war im Jahre 1851 der Marktwerth des Exports von Ohio Doll. 25,000,000, des gesammten Produktenexports Doll. 30,000,000, des Manufakturen-Exports Doll. 10,000,000, des gesammten Exports Doll. 40,000,000. Von diesem Export kann man annehmen, dass der bei weitem allergrösste Theil von Cincinnati ausgeht.

Der gesammte Werth der Handelsbewegung von Import, Consum und Export wird auf Doll. 120,000,000 angegeben. Die Natur dieser Handelsbewegung, die eben ihren Hauptcentralpunkt in Cincinnati findet, ist diese, dass die Produkte Ohios: Rind-

fleisch, Schweinefleisch, Schweineschmalz und dessen Oel, Mehl, Getreide u. s. f. den Ohio hinab nach dem Mississippi und theilweise nach dem Norden gehen, während Zucker, Syrup, Reis und andere Produkte des Südens den Mississippi und Ohio heraufkommen. Kaffee kommt meist von Boston, Philadelphia und Baltimore aus nach Ohio. Alle Produkte Ohio's südlich von einer Linie, durch Piqua, Newark und Dresden gezogen', gehen nach dem Ohiothal und so nach Cincinnati. Aller Taback, Schweine, Vieh, Salz, Bretter Kentuckys und Virginiens von 150 Meilen weit südlich von Ohio her, streben nach dem Ohiofluss und so nach Cincinnati zu. Selbst das Eisenbahnsystem hat nur dazu gedient, die in Cincinnati sich anhäufenden Gütermassen den Ohiofluss hinab zur Ausfuhr zu bringen und andererseits ausser dem östlichen Import Colonialprodukte, wie Kaffee, direkt von Cuba und Brasilien importiren, den Mississippi und Ohio heraufführen und nach dem Norden zu vertheilen zu lassen. So nimmt ausser dem heimischen Handel Cincinnatis der Transithandel dieser Stadt immer grössere Dimensionen an. Erwähnenswerth ist noch die Weinproduktion Cincinnatis, die in kurzer Zeit so empor geblüht ist, dass sie jetzt einen geschätzten Exportartikel liefert. Es ist diese Produktion durch den glücklichen Gedanken eines reichen angloamerikanischen Landbesitzers entstanden, der den deutschen Winzern, die zahlreich nach Cincinnati ausgewandert waren, Land auf den Hügeln um Cincinnati zum Weinbau gab und für sich nur das Monopol des Handels mit den Weinen ausbedung. Die Weinsorten, die dort am meisten geschätzt werden, sind der Catawhawein und der Sparklin-Catawha, ein wohlschmeckender, milder und kräftiger Schaumwein, und der Isabellawein. Hier, wo die deutsche Kunst des Weinbaues unterstützt von anglosächsischen Unternehmungsgeist sich so erfolgreich bewiesen hat, müssen wir gestehen, dass wir uns oft schon gewundert haben, dass in den Vereinigten Staaten der Weinbau nicht längst von den Angloamerikanern in Angriff genommen wurde, und dass es scheint, dass der deutsche Winzer allein der Zaubermeister ist, der die fröhlichen Geister dieser Produktion hervorruft. Denn diese wichtige Culturpflanze, welche die Nerven stählt, die Ernährung festigt, und Gemüth, Phantasie und Geist des Menschen zu heiterem Leben und Schaffen anregt, ist ein altes, eingeborenes Kind dieses Landes. Vom St. Lawrence bis zum Rio-Grande, vom kalten Norden bis zum heissen Süden

wächst die Catawha- und die Isabella-Traube und noch eine kleinbeerige dunkelblaue Art wild in den Wäldern und überzieht in prächtigen, massigen Festons die Bäume. Die Beeren werden meist halbreif gepflückt, von den Hausfrauen mit Zucker eingekocht und bilden so ein beliebtes „Winterpreserve" im ganzen Land. Es wird aber die Zeit kommen, wo amerikanische Weine, welche die Gluth und Kraft südlicher Weine mit dem frisch säuerlichen Geschmack der Rheinweine verbinden, eine beliebte Eigenthümlichkeit auf dem Weltmarkt bilden werden. Sie bedürfen nur noch der Veredlung einiger Jahrzehnte, um eine gewisse Rauhheit zu verlieren.

Betrachten wir nun die Lineatur des Eisenbahn-Systems von Ohio, so sehen wir ein unregelmässiges Gitterwerk von ostwestlich und nordsüdlich laufenden Linien, die in ihrer Hauptstrebung aber in Cincinnati, der südwestlichen Ecke des Staates, zusammenlaufen; und ist diese Richtung schon durch die Abweichung der nord-südlich laufenden Bahnen nach Westen und der ostwestlich gehenden nach Süden angedeutet. Man sieht also deutlich, wie in diesem grossen Ackerbaustaate mit vielen, verhältnissmässig indifferenten Punkten der Eisenbahnberührung diese mächtige Handelsstadt, deren Fluss zum colossalen Mississippigebiete führt, als Anziehungspunkt für die Richtung dieser grossen Verkehrslinien gedient hat nnd so schon in der Zeichnung die unerhörte Volkszunahme dieser Stadt erklärt.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	45,365	230,760	581,434	937,903	1,519,465	1,980,329	2,339,511
Landdistrikte	44,547	226,542	560,261	893,902	1,433,819	1,776,593	2,030,537
Städte: Cincinnati	752	2,540	9,602	24,831	46,338	115,436	161,044
Cleveland	66	309	606	1,076	6,071	17,034	43,417
Dayton	—	—	812	2,965	6,067	10,970	20,081
Columbus	—	—	2,050	2,437	6,048	17,882	18,554
Toledo	—	—	—	—	1,222	3,829	13,768
Zanesville	—	—	2,052	3,094	4,766	7,929	9,229
Sandusky	—	—	187	693	1,117	5,087	8,408
Chilicote	—	1,369	2,246	2,846	3,977	7,100	7,626
Hamilton	—	—	552	1,079	1,409	3,210	7,223
Springfield	—	—	—	1,080	2,062	5,108	7,202
Portsmouth	—	—	527	1,063	1,368	4,011	6,268
Steubenville	—	—	2,539	2,937	5,203	6,140	6,154

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 408,67	+ 151,96	+ 61,31	+ 62,01	+ 30,33	+ 18,14
Landdistrikte	+ 408,54	+ 147,39	+ 59,55	+ 60,40	+ 23,90	+ 14,29
Städte: Cincinnati	+ 237,76	+ 278,03	+ 158,60	+ 86,61	+ 140,48	+ 39,51
Cleveland	+ 368,18	+ 96,11	+ 77,55	+ 464,22	+ 180,58	+ 154,88
Dayton	—	—	+ 265,14	+ 104,62	+ 80,81	+ 73,94
Columbus	—	—	+ 18,88	+ 148,18	+ 195,66	+ 3,76
Toledo	—	—	—	—	+ 213,99	+ 259,57
Zanesville	—	—	+ 50,78	+ 54,04	+ 66,37	+ 16,39
Sandusky	—	—	+ 217,11	+ 88,36	+ 355,32	+ 65,28
Chilicote	—	+ 64,06	+ 26,71	+ 39,74	+ 78,52	+ 7,41
Hamilton	—	—	+ 95,47	+ 30,58	+ 127,82	+ 125,01
Springfield	—	—	—	+ 90,92	+ 147,72	+ 40,99
Portsmouth	—	—	+ 101,70	+ 28,69	+ 193,20	+ 56,27
Steubenville	—	—	+ 15,67	+ 77,15	+ 18,01	+ 0,22

Wir müssen bei der Beurtheilung der Bevölkerungsstatistik Ohios für unseren Zweck, wie aus unserer obigen Darstellung hervorgeht, die Eisenbahnzeit schon von der Periode von 1830 bis 1840 an rechnen. Nehmen wir die ersten Canallagen für das Decennium von 1820—1830, so waren von 1820 an fortwährend grosse Verkehrswege im Bau begriffen oder in Betrieb, die auf die Vertheilung der Bevölkerung einen entscheidenden Einfluss üben mussten. Wir erhalten im Grossen das für einen reinen Ackerbaustaat von Beginn an bis heute bedeutsame Resultat, dass, gegen eine Zunahme von 408 pCt. der Gesammtbevölkerung von 1800—1810 und nur von 62 pCt., 30 pCt. und 18 pCt. in der Eisenbahnzeit von 1830—1860 die Zunahme fast aller Städte in der Eisenbahnzeit auf hohen Procenten, die bis über 355 pCt. und 464 pCt. reichen und eine Menge Ziffern über 100 pCt. aufweisen, fortdauert. Auch die Canalzeit von 1820—1830, macht sich durch hohe Ziffern des Städtewachsthums geltend. Selbst die kleineren Städte, die erst mit 1810, 1820 u. s. f. ins Leben treten, nehmen in dieser Periode in reissendem Fortschritt zu und ergeben so das in die Augen springende Resultat der revolutionirten Bevölkerungsvertheilung, so dass 1800 und 1860 dieselbe sich so stellt:

	1800		1860
Städtebevölkerung Ohios	118	. . . .	308,974
Landbevölkerung „	44,547	. . . .	2,030,537

Das heisst im Jahre 1800 stellt sich die Städtebevölkerung zur Landbevölkerung wie 1,00 : 3,876,66, im Jahre 1860 wie 1,00 : 6,57. Auch hier bemerken wir bei der Gesammt-, wie bei der Land-Bevölkerung von 1830—1840 eine kleine Steigerung. Im Ganzen aber sinkt die Zunahme beider von Jahrzehnt zu Jahrzehnt, während in gleichem Maasse die Städtebevölkerung zunimmt und immer neue Plätze sich zu Städten erheben. Im Ganzen bleibt aber hier die Zunahme der Gesammt-, wie der Landbevölkerung auf höheren Procenten, wie in anderen Staaten, ja nehmen wir die ganze Periode von 1800—1860 zusammen, so ergiebt sich eine zehnjährige Durchschnittszunahme für die Gesammtbevölkerung von 122,07 pCt., für die Landdistrikte von 119,01 pCt., gewiss unerhört in irgend einem Lande der Welt. Von den Städten haben Cincinnati und Cleveland, jenes durch seine Ohio-Schifffahrt, dieses durch seine günstige Lage am Eriesee schon frühzeitig in reissendem Grade zugenommen. Die

hohen Zunahmen der anderen treten in der Canal- und Eisenbahnzeit ein und zeigen abwechselnd von Jahrzehnt zu Jahrzehnt enorme Procentziffern. Auch im Jahrzehnt von 1850—1860, wo gewöhnlich geringere Zunahme herrscht, da die durch Zuzug vermehrte Städtebevölkerung bei dem entwickelten Eisenbahnsystem schon vollendet ist, und die Zunahme auf die natürliche der Fortpflanzung reducirt wird, finden wir hier noch hohe Ziffern, aber auch die plötzlich eintretenden geringen Zunahmen wie bei Columbus, Chilicote und Steubenville, die wir als ungünstige, revolutionirende Wirkungen der Eisenbahnzeit bezeichnet haben, im Gegensatz zu den günstigen plötzlich rascher Zunahme, wie wir sie hier bei Toledo und bei Columbus in den vorhergehenden Decennien sehen. Dass eine Bevölkerung, die wie die von Columbus in zwei Jahrzehnten erst um 148 pCt., dann um 195 pCt. zugenommen hat, plötzlich im nächsten Decennium nur um 3,76 pCt., also 3¾ pCt. zunimmt, könnte bei einer Zunahme durch Fortpflanzung nur durch Zerstörung des Lebens durch Krieg oder Pest erklärt werden. Es muss also hier offenbar Auswanderung nach andern Plätzen stattgefunden haben. Eine solche kann aber leicht stattfinden, wenn in einer benachbarten Stadt vielleicht durch eine neue Eisenbahnverbindung ein plötzlich blühendes Geschäft entsteht. Und wer in den Vereinigten Staaten gelebt und erfahren hat, mit welcher Leichtigkeit und welch raschem Entschluss alle Classen der Gesellschaft ihre Wohnsitze verändern, wenn sie sich materiell dadurch verbessern können, wundert sich selbst über massenhafte innere Wanderungen nicht mehr.

Am Durchgehendsten für alle Städte, ausser Steubenville, zeigen sich auch hier auf der Höhe des entwickelten Eisenbahnsystems in der Zeit von 1850—1860 die hohen Ziffern der Zunahme, welche die geringe der Landbevölkerung von 23 pCt. weit, in einzelnen Fällen bis übers Zehnfache übersteigen.

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern. Werth . . .	Doll.	358,758,603.	666,564,171.
Werth an Nutzvieh	-	44,121,741.	80,433,780.
Butter	B.-Pfd.	34,439,379.	50,495,745.
Käse	-	20,819,542.	23,758,738.
Wolle	-	10,196,317.	10,648,161.
Schlachtvieh. Werth	Doll.	7,439,243.	14,293,972.

		1850.	1860.
Wachs und Honig	B.-Pfd.	804,275.	1,441,707.
Weizen	Bushel.	14,487,351.	14,532,570.
Roggen	-	425,918.	656,146.
Wälschkorn	-	59,078,695.	70,637,140.
Hafer	-	13,472,742.	15,479,133.
Gerste	-	354,358.	1,601,082.
Buchweizen	-	638,060.	2,327,005.
Taback	B.-Pfd.	10,454,449.	25,528,972.
Hopfen	-	63,781.	22,344.
Flachs	-	446,932.	—
Erbsen und Bohnen	Bushel.	60,168.	105,219.
Irländische Kartoffeln	-	5,057,769.	8,752,873.
Süsse Kartoffeln	-	187,991.	297,908.
Wein	Gallonen.	48,207.	562,640.
Heu	Tonnen.	1,443,142.	1,602,513.
Kleesaat	Bushel.	103,197.	216,545.
Grassaat	-	37,310.	53,475.
Flachssaat	-	188,880.	250,768.
Ahornzucker	B.-Pfd.	4,588,209.	3,323,942.
Ahornsyrup	Gallonen.	197,308.	392,932.
Sorghum	-	—	707,416.
Seidencocons	B.-Pfd.	1,552.	2,166.
Obst	Doll.	695,921.	1,858,673.
Gartenprodukte	-	214,004.	864,313.
Häusliche Manufakturen	-	1,712,196.	600,081.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	62,691,279.	125,000,000.
Mehlarten	-	14,372,280.	27,129,405.
Kleider	-	2,765,232.	8,615,329.
Bretter	-	3,864,452.	5,600,045.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	2,153,297.	4,855,005.
Spirituosen	-	—	4,197,429
Möbeln	-	1,809,390.	3,703,605.
Schuh und Stiefel	-	2,320,096.	3,623,827.
Leder	-	2,100,982.	2,799,239.
Ackerbaugeräth	-	557,932.	2,690,943.
Licht und Seife	-	611,193.	2,418,972.
Kohlen	-	—	1,539,713.
Salz	-	—	276,879.

		1850.	1860.
Eisen, roh	Doll.	—	2,327,261.
Eisen, gewalzt	-	—	692,000.
Gusseisen	-	2,484,878.	1,650,323.
Drucksachen, Bücher, Zeitungen u. s. f.	-	357,565.	2,150,783.
Biere (402,035 Fass)	-	—	1,912,419.
Baumwollgut	-	594,204.	629,500.
Wollengut	-	1,513,978.	629,333.
Leuchtgas	-	—	491,748.
Nähmaschinen	-	—	178,785.

Jährlicher Durchschnittswerth des Handels in Jahrzehnten.

	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheim.	Fremde.	Gesammte		Amerikanisch.	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	392	—	392	82	45	5	50
1831—1840	200,137	14	200,151	11,673	2,892	2,892	5,540
1841—1850	432,441	10	432,451	126,191	7,758	8,080	15,838
1851—1860	536,363	158	531,451	126,101	28,103	23,173	51,276

Ueberblicken wir diese Statistik, so nehmen wir in diesen letzten Jahrzehnten und im Handel in vier Jahrzehnten eine bedeutende Zunahme aller Gütererzeugung, des Handels und der Schifffahrt wahr; eine Ausnahme hiervon machen im Ackerbau nur Ahornzucker, Hopfen und häusliche Manufakturen. Die Ahornzuckererzeugung der Wälder musste dem entwickelteren Ackerbau, die häusliche Manufaktur der Fabrikmanufaktur, der modernen Form der Arbeitstheilung weichen. In der allgemeinen, mehr städtischen Produktion ist eine Abnahme nur in der Gusseisen- und in der Woll-Manufaktur zu constatiren, im Handel nur im ohnedies geringen Export fremder Güter von 1841 bis 1850. —

So bedeutend auf den ausgedehnten fruchtbaren Landstrecken Ohios die Produktion von Getreide, vor allem Weizen, und so sehr sie noch im Zunehmen begriffen ist, so zeigt doch auch hier die animalische Produktion, die dem wachsenden Bedürfniss der zunehmenden Städtebevölkerung entspricht, bedeutend höhere Ziffern: Nutzvieh stieg von 44 zu 80, Schlachtvieh von 7 zu 14 Millionen, der Viehbestand hat sich also in einem Jahrzehnt beinahe verdoppelt. So nehmen auch Butter, Käse, Wolle, Wachs

und Honig und die Futter-Früchte und -Kräuter wie Wälschkorn, Hafer, Heu, Kleesaat, Grassaat bedeutend zu. Der Hopfenbau nimmt ab, während der Weinbau, der Tabackbau und die Seidenzucht zunehmen. Der Handel und die Schifffahrt zeigen auch hier wieder in dem der Höhe der Eisenbahnzeit folgenden Decennium von 1850—1860 die bedeutendste Zunahme.

Es ist uns sonst wenig Material zugänglich, die Industrie früherer Jahrzehnte mit der dieser letzten zu vergleichen. Aus einigen oben angeführten Notizen wird man aber schon die gewaltige Umwandlung dieses Ackerbaustaates in einen Industriestaat bei fortdauernd blühendem Ackerbau, ähnlich wie bei Pennsylvanien, gewahren. In diesen Anführungen, die wir meist Andrews verdanken, der 1854 schreibt, sich also nach den früheren Jahrzehnten richtet, ist der Marktwerth der gesammten Handelsbewegung Ohios, Import, Consum und Export auf Doll. 120,000,000, der Export der Ackerbauprodukte auf Doll. 40,000,000, von Manufakturen auf Doll. 10,000,000 angegeben. Hier beträgt allein der Viehstand Doll. 94,000,000. Der Werth der städtischen Produktion von 1850—1860 steigt von Doll. 26,691,279 auf Doll. 125,000,000. Der Werth der allgemeinen städtischen Produktion ist also 1860 um 5 Millionen Dollars höher als von 1850 die gesammte Gütererzeugung, der Consum und Tauschverkehr des ganzen Staates.

Die für Ohio so wichtige Produktion des Nutzviehes beträgt im Einzelnen:

	1850.	1860.
Pferde	463,397.	622,829.
Esel und Maulthiere	3,423.	6,917.
Milchkühe	544,499.	696,399.
Arbeitsochsen	65,381.	61,760.
Anderes Vieh	749,067.	901,781.
Schafe	3,942,929.	3,063,887.
Schweine	1,964,770.	2,175,623.

Zur Vergleichung früherer Jahrzehnte in Betreff der Industrie Ohios giebt Andrews folgende Tabelle:

	1840	1850	Zunahme.
	Doll.	Doll.	pCt.
Eisenmanufakturen etc., Dampfkessel, Feuerspritzen, Maschinen, Zuckermühlen, Roste, Oefen, Schienen u. s. w.	1,288,199	5,547,900	330
Manufakturen von Tuch und Kleidern. Sackleinwand, Ueberzugleinwand, Hüte, Kappen, Hemden, Hauben u. s. w.	1,940,450	4,427,500	130
Manufakturen von Leder. Leder, Schuhe, Stiefel, Schläuche, Pferdegeschirr u. s. w.	748,000	2,589,650	250
Manufakturen von Holz. Möbeln, Kisten, Jalousien, Eimer, Koffer, Kühlfässer u. s. w.	937,715	2,356,890	150
Manufakturen vom Fett u. Oelen. Seifen, Lichte, Stearin, Schweinefettoel u. s. w.	353,940	4,545,000	1,300
Alcohol, Wein u. s. w.	145,000	4,191,920	3,000
Manufakturen von Kupfer und Zinn. Glocken, Zinnwaare, Kupferplatten u. s. w.	313,300	515,000	65
Manufakturen animalischer Stoffe. Rindfleisch, Schweinefleisch, Schinken, Pökelfleisch u. s. w.	—	5,895,000	
Bücher und Drucksachen u. s. w.	—	1,246,540	
Karren und Wagen	127,000	355,937	200
Mehl und Futter	816,700	1,690,000	100
Verschiedene Manufakturen. Chemikalien, Taback, Bleiweiss, Dampfboote u. s. w.	1,138,300	2,488,000	220

Es lässt sich diese Tabelle schwer mit unserer weiter oben gegebenen Statistik vergleichen; nehmen wir aber die einzelnen Artikel der obigen Statistik zusammen, die hier unter Einer Rubrik subsummirt sind, so finden wir, dass die Anführungen für 1850 in keinem Falle zu hoch gegriffen sind. Nehmen wir z. B. von oben Gusseisen, Maschinen, Ackerbaugeräthe zusammen, so werden wir für Eisenmanufakturen vom Jahre 1850 Doll. 5,196,107 erhalten und in der letzteren Statistik ist für die gesammte Eisenmanufaktur darunter Oefen, Roste, Schienen u. s. w.

Doll. 5,547,900 angegeben. In jedem Falle geht aus dieser und aus unserer obigen Statistik zusammengenommen das hervor, dass die Zunahme der städtischen Industrie Ohio's in den Jahrzehnten der Eisenbahnzeit eine so unerhörte und reissende war, dass sie in entsprechendem Verhältniss mit der vorherrschend zunehmenden Städtebevölkerung nur einer grossen allgemeinen Ursache, wie der der Eisenbahnen, zugeschrieben werden kann.

Michigan.

Michigan, zwischen den nördlichen Breitengraden 41° 40′ bis 47° 40′ und den Längengraden 82° 25′ — 90° 34′ gelegen, seit dem 11. Januar 1805 Territorium und seit dem 26. Januar 1837 Staat der Union mit der politischen Hauptstadt Lansing, ist, wie wir aus diesen Zahlen sehen, einer der jüngsten Kinder der grossen Republik, als rauher nordischer Inselstaat ein Culturstaat ohne Gleichen, wo die „kälteliebenden“ Völker, Angelsachsen, Holländer, Skandinavier und Norddeutsche ein hartarbeitendes, aber energisches Culturleben eingeleitet und für den grossen Verkehr des Nordens, der in New-York und im St. Lawrencestrome seine Ausgangsthore zum Welthandel findet, die mächtigen Wasserstrassen verwerthet haben, welche in ausgedehnten Küstenlinien die beiden grossen Halbinseln und die kleineren Inseln und Inselchen dieses Wasserstaates umfluthen, von den Eisregionen der Georgian-Bay und des Lake-Superior bis zu den südlichen Ausbuchtungen des Michigan-, des Huron- und des Erie-See's. Es ist eine kalte Undine, dieses Land, die aber dem treuen Liebhaber den Zauber ausdauernder männlicher Kraft und den Erwerb reichen Gewinnes verleiht. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die Grenzen dieses Staates als ein Ganzes kaum zu definiren sind. Die nördliche Halbinsel mit ihren Halbinselchen taucht ihre Arme nach Norden und Nordosten in den Lake-Superior und den grossen Canal der Georgian-Bay, nach Südosten in den Huron-See und nach Süden und Südwesten in den Michigan-See und haftet mit ihrer Basis auf dem Staate Wiskonsin, wie ein Anhang desselben. Die grössere südliche Halbinsel des Staates, die mit ihrer Basis fast zu gleichen Theilen auf Ohio und Indiana aufsitzt, erstreckt sich in breiten Strecken nach Norden und ist im Osten von Wasserstrassen begrenzt, die von der Basis aus 1) aus der südlichen Buchtung des Eriesee's 2) aus dem Detroitflusse, der Michigan

Canada trennt, 3) aus dem kleinen See St. Clair und 4) aus dem kleinen, zwischen Michigan und Canada fliessenden St. Clairflusse bestehn, -- im Norden vom Huronsee und an der Spitze von der Makinawstrasse, die den Huronsee mit dem Michigansee verbindet und im Westen vom Michigansee. Wäre nicht der Winter mit seinen lähmenden Folgen für den Handel, so würden die ungeheuren Wassergrenzen dieses Staates, mit ihren tausendfältigen Berührungspunkten mit allen umliegenden Staaten, diesen Staat zum Empirestaat des Nordens befähigen. Es ist aber immerhin ein Triumph der menschlichen Energie und der ausdauernden Kraft der germanischen Race, dass er in so kurzer Zeit zu einer verhältnissmässig bedeutenden Cultur gebracht wurde, die entschieden im Wachsen begriffen ist.

Der Staat Michigan hat ein Areal von 25,243 Quadratmeilen oder 35,995,520 Ackern.

Es würde uns zu weit führen, wollten wir die unzähligen Wasserstrassen dieses Staates und ihre Beziehungen zum grossen Verkehr des Westens und des Nordens näher erörtern. Seine östlichen Hafenstädte sind schon durch ihre Verbindungen mit dem Huron- und dem Eriesee und durch den letzteren mit dem Ontariosee nothwendig wichtige Exportplätze für die westlichen Produkte. Obwohl in diesem Staate nicht viel mehr als ein Drittel des gesammten Landes cultivirt ist und eine grosse Menge Regierungsländereien noch brach liegen, so ist doch der Getreide- und der Bretter-Handel Michigans ausserordentlich. Der jährliche Export von Mehl wurde schon vor 1850 auf 500,000 Fässer und der von Weizen auf 1,000,000 Bushel geschätzt. Die ungeheuren Waldungen versorgen alle umliegenden Staaten mit Brettern und Schindeln; ihre Holzprodukte, selbst die Masten, werden höher geschätzt als die berühmten der Fichten von Canada. Der Hauptexportplatz und die grösste Handelsstadt Michigans ist Detroit; hören wir darüber Andrews:

„Detroit ist eine schöne und wohlgebaute Stadt mit Strassen und Gebäuden, die in jeder Stadt Aufmerksamkeit erregen würden, theils auf einem Hügel, der vom Fluss Detroit aus aufsteigt, theils auf einem ebenen Plateau einige achtzig Fuss hoch über demselben. Die Stadt hat jetzt (1854) 27,000 Einwohner und entbehrt keiner Art von Luxus, Annehmlichkeit, Bequemlichkeit, Comfort und Vergnügen, deren sich die ältesten Städte der See-

küste erfreuen, obwohl selbst erst eine Pflanze von gestern. Es liegt 302 Meilen westlich von Buffalo, 322 ostnordöstlich von Mackinaw, 687 westlich zu Land von New-York und 524 nordwestlich von Washington entfernt. Der Fluss Detroit ist an dieser Stelle ungefähr ¾ Meilen breit, besetzt mit schönen Inseln und hinreichend tief für Schiffe von grossem Tiefgang. Die Ufer auf beiden Seiten sind in einem Zustande von gartenähnlichem Anbau und gleichen von der Mündung des Flusses in den Eriesee bis zu seinem Ursprung am Huronsee einem ununterbrochenen Dorfe mit schönen Ackergütern, freundlichen Landsitzen, Grotten und Gärten und mit Strassen so vorzüglich, wie in den ältesten Ansiedlungen. Der Boden ist reich und fruchtbar, die Luft gesund und das Clima zu allen Jahreszeiten gleichmässiger und angenehmer als an der Meeresküste. Die Umgegend ist vorzüglich geeignet für den Anbau von Getreide, Gemüse und allen Arten von Obst; mehrere desselben, die weiterhin nach Osten nur mit der grössten Sorgfalt gezogen werden können, wie Aprikosen und eine der feinsten Pflaumensorten wachsen hier fast von selbst. Die Wasser wimmeln von Fischen, die Wälder und Haiden von Wild, das in letzterer Zeit in so enormer Zahl auf die östlichen Märkte gebracht wurde, dass die Vernichtung der Race drohte und die Bürger Sorge trugen, den Handel damit nach der Jahreszeit zu reguliren. Nicht blos die älteste, sondern auch die grösste Stadt des Staates, nimmt Detroit eine gebietende Stellung ein und hat im Genuss aller der Vortheile, die von einer centralen Lage, einem herrlichen Flusse und einem Hafen von unerreichter Fassungsweite und Sicherheit herrühren, einen Grad der Handelsgrösse erreicht, der nie wieder zum Sinken gebracht werden kann. Die Michigan-Central-Eisenbahn erstreckt sich bis Chicago über Neu-Buffalo und Michigancity in einer Ausdehnung von 258 Meilen und die Pontiacbahn von 20 Meilen bis nach Pontiac. Ausserdem führen ungefähr 120 Meilen Holzpfahlstrassen (plank-roads) von der Stadt nach mehreren blühenden Städtchen und verschiedenen reichen Gegenden des Staates, wie Ypsilanti, Utica und anderen aufblühenden Plätzen. Der annährende Betrag ihres Handels ist folgender:

Importe von der Küste		Doll. 15,416,377.
Exporte nach der Küste		- 3,961,430.
Gesammter Handel		Doll. 19,377,807.
Importe fremder Güter Doll.	98,541.	
Exporte - - -	115,034.	
		Doll. 213,575.
Gesammte Handelsbewegung		Doll. 19,591,382.

Trotz seiner Jugend begann der Staat Michigan schon im Jahre 1836 Eisenbahnen zu bauen. Die ersten Bauten dieser Art waren die Michigan-Centralbahn von Detroit nach Buffalo und von da nach Chicago und die Michigan-Southernbahn von Monroe bis zur Indiana-Staatslinie. Die erstere Linie, die den Umweg um Mackinaw auf der Route nach Westen erspart, ist jetzt durch die Vollendung der canadischen Grand-Trunk-Eisenbahn die Fortsetzung der grössten und kürzesten nordwestlichen Linie, die von Canada nach dem Westen führt. Obwohl nun diese letztere durch die Aufhebung des Reciprocitäts-Vertrages Canadas mit der Union bedeutend leiden wird, so ist die Michigan-Centralbahn doch nicht davon abhängig, oder in ihrem Bestehen dadurch berührt, da sie durch Collateralzweige hinreichend mit den von Osten und Nordosten der Vereinigten Staaten kommenden Linien verbunden ist.

Für die grosse, noch vielfach bestrittene Frage, ob es volkswirthschaftlich richtiger ist, den Bau von Eisenbahnen dem Staate, oder den Privaten zu überlassen, bietet diese Bahn ein lehrreiches Beispiel. Wegen dieser Bahn kam der Staat, der den Bau derselben 1836 begonnen hatte, in Folge von „unverständiger Verwaltung des Geschäfts" (Andrews) in grosse finanzielle Verlegenheit. Die Bahn wurde gegen das Ende des Jahres 1846 an eine Privat-Compagnie verkauft, die den Bau wieder aufnahm, der seit 1837 stille gestanden hatte, und mit grosser Energie bis Chicago vollendete. Seit dieser ihrer Vollendung hat sie sich als äusserst produktiv erwiesen. Wir müssen uns nach den Erfahrungen in den Vereinigten Staaten in jedem Falle für die Unternehmung durch Privatcompagnien erklären. Die grössere zu erzielende Billigkeit der Anlage solcher Bauten in den Händen von Privaten, sowie die grössere Sparsamkeit in der Verwaltung ist vielfach und oft erhärtet worden. Was der „London Economist" bei Gelegenheit der englischen Staatsbahnen für den Vortheil der Staats-

unternehmungen anführte, dass der Staat durch Vertheilung der Arbeit an tüchtige Techniker, als Contractoren, besser für den allgemeinen Nutzen sorgen würde, als Privat-Compagnien, die meist blos aus Capitalisten bestehend nur danach frügen, wie hoch die Dividenden gehen, und Ausführung wie Verwaltung der Bahnen stets an die Mindestfordernden gäben, erscheint uns wenig stichhaltig. Es wird wohl in allen Staaten gehen, wie in den Vereinigten Staaten, dass der Einzelne dem Staate gegenüber ein weiteres Gewissen hat, als gegen Privatleute. Dort heisst es „Onkel Sam ist reich" und so wird Onkel Sam von Contractoren und Beamten mehr betrogen, wie irgend ein Privatmann, oder eine Privatcompagnie, welche alle Fehler und Verluste aus eigener Tasche zu bezahlen haben. Auch sind die Amerikaner meist liberal im Privatleben, in Compagniegeschäften nichts weniger als dies, woher das Sprichwort „companies have no soul." Der Leichtsinn der Eisenbahnverwaltung in England, der soviel lebensgefährdende Unglücksfälle verursacht, liegt auch nicht darin, ob sie von Privaten oder vom Staate gebaut sind, — denn sie kommen in der That bei Staats- wie bei Privatbahnen gleich häufig vor, sondern in den Entscheidungen der Gerichte bei Anklagen des Staats, der Verunglückten und ihrer Verwandten gegen die Compagnien. In den Vereinigten Staaten fragen die Gerichte nicht viel nach der Schuld des einzelnen Eisenbahnbeamten bei Unglücksfällen; sie machen einfach mit der Voraussetzung, dass jede Wirkung ihre Ursache habe und ohne Fehler und mangelnder Voraussicht bei Bau und Verwaltung Alles sicher arbeiten würde, die Compagnien für das auf ihren Bahnen vorkommende Unglück verantwortlich, während in England stets der lächerliche Spruch fällt „there was nobody to blame" und es ist in den Ver. Staaten vorgekommen, dass die Hinterlassenen von Verunglückten für einen einzelnen Fall Doll. 40,000 bis Doll. 50,000 als Entschädigung aus der Casse der Compagnien vom Gericht zuerkannt erhalten haben. Mehrere solcher Fälle können eine Compagnie bankerott machen, und es müssen daher die Verwaltung, und die Aktionäre Alles aufbieten, die Bahn so sicher wie möglich zu erhalten. Ausserdem sind in den Vereinigten Staaten, wenn der Staat nicht baut, die primären Unternehmer, wie wir früher mitgetheilt, meist die Bewohner und Gemeinden der Strecken, durch welche die Bahn geht; es sind also diejenigen, die für die Ren-

tabilität, die Güte des Baues und der Verwaltung, wie für die Sicherheit der Bahnen das nächste Interesse haben.

Die Michigan-Southern-Bahn hat eine ähnliche Geschichte, wie die Michigan-Central-Bahn, und ist auch erst, nachdem sie aus den Händen des Staates in Privathände übergegangen war, produktiv geworden. Das Schema der Michigan-Eisenbahnen, wie sie jetzt laufen, ist ein sehr einfaches.

Nehmen wir die Bahn von Port Huron über Detroit nach der Ohio-Staatslinie, die dicht an der östlichen Grenze des Staates Michigan von Norden nach Süden läuft als Basis an, so laufen drei, vergleichsweise parallele Linien in fast rechtem Winkel nach Westen ab. Die nördliche, erst von Detroit nach Norden abbiegende, die quer durch die Halbinseln nach Grand-Haven geht (188,00 Meilen, Doll. 9,118,219 Kosten), die mittlere, die „Michigan-Centralbahn", die von Detroit nach Buffalo zur Indiana-Staatslinie geht (219,80 Meilen, Doll. 10,155,698 Kosten) und die südliche, die von Monroe erst nach der Ohio- und von da umbiegend nach der Indiana-Staatslinie geht, (205,00 Meilen, Doll. 6,595,661 Kosten). Collateralzweige der beiden letzteren sind nach diesem Schema die Bahn von Adrian nach Monroe und die von Jackson nach Lenawee. Hoch oben im Norden, auf der nördlichen Halbinsel, haben wir zwei kleine Linien zu erwähnen, die beide von Marquette ausgehen, die eine nach den Iron-mines zum Zweck der Beförderung der dortigen Mineralschätze (25,00 Meilen, Doll. 500,000 Kosten) und die andere nach der Noquette-Bay (20,50 Meilen, Doll. 410,000) zur Verbindung des Lake-Superior und Lake-Michigan.

Die Länge der Eisenbahnen in diesem Staate in Betrieb war im Jahre 1850 342,00 Meilen bei Doll. 8,945,749 Kosten und im Jahre 1860 799,30 Meilen bei Doll. 31,012,399 Kosten.

Von Canälen ist zu erwähnen der St. Marys-Canal, der den Sprung und Fall des gleichnamigen Flusses übersteigt. Nur Eine Meile lang ist er dessenungeachtet eines der grossartigen Bauwerke dieser Art. Die beiden Schleusen sind von solider Mauerarbeit 25 Fuss hoch, 10 Fuss dick; die Basis und die Thore 40 Fuss breit. Der Hauptkörper des Canals ist durch Felsen gehauen und ist 100 Fuss breit und 12 Fuss tief. Der Fluss trägt bis zum Falle hin Schiffe von 8 Fuss Tiefgang.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	4,762	8,896	31,639	212,267	397,654	749,113
Landdistrikte	—	—	—	189,822	386,085	631,796
Städte: Detroit	—	—	—	9,102	21,019	45,619
Grand-Rapids	—	—	—	—	2,686	8,058
Adrian	—	—	—	2,496	3,006	6,213
Kalamazoo	—	—	—	1,290	2,507	6,070
Jackson	—	—	—	—	2,363	5,000
An-Arbor	—	—	—	—	4,868	4,483
Monroe	—	—	—	1,703	2,813	4,000
Lansing	—	—	—	—	1,229	3,074
Ypsilanti	—	—	—	2,419	3,051	4,000
Saginaw	—	—	—	835	1,200	3,500
Sault St. Marie	—	—	—	—	890	3,000
Tecumseh	—	—	—	2,503	2,679	3,500
Dörfer: Marshall	—	—	—	—	1,972	3,000
Pontiac	—	—	—	—	1,681	2,500
Flint	—	—	—	984	1,670	2,500
Port Huron	—	—	—	1,173	1,584	2,500
Mt. Clemens	—	—	—	—	1,302	2,000
Branch	—	—	—	—	1,260	2,000
Hillsdale	—	—	—	—	1,067	1,800
Battle-Creek	—	—	—	—	1,064	1,800
Dexter	—	—	—	—	898	1,500
Constantine	—	—	—	—	760	1,200

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 86,81	+ 255,65	+ 570,90	+ 87,34	+ 88,38
Landdistrikte	—	—	—	+ 77,05	+ 87,98
Städte: Detroit	—	—	—	+ 130,92	+ 117,03
Grand Rapids	—	—	—	—	+ 200,00
Adrian	—	—	—	+ 24,44	+ 106,68
Kalamazoo	—	—	—	+ 94,34	+ 142,12
Jackson	—	—	—	—	+ 111,59
Ann Arbor	—	—	—	—	— 7,91
Monroe	—	—	—	+ 65,12	+ 42,19
Lansing	—	—	—	—	+ 150,12
Ypsilanti	—	—	—	+ 26,12	+ 31,10
Saginaw	—	—	—	+ 43,71	+ 191,66
Saut St. Marie	—	—	—	—	+ 237,08
Tecumsehl	—	—	—	+ 7,03	+ 30,64

Auch hier sehen wir, wie bei den anderen Staaten, in den ersten Jahren der Ansiedlung eine bedeutende Zunahme der Bevölkerung und dann einen Nachlass in dieser Zunahme; aber hier bei diesem jüngeren Staate fällt die Zunahme nicht, wie bei den älteren, in die Zeit von 1790 oder 1800 bis 1820 oder 1830, sondern in die Periode von 1810 bis 1840 und zwar in so hohen Ziffern wie 86 pCt., 255 pCt., 570 pCt., die geringere Zunahme oder die mehr regelmässige und natürliche Vermehrung fällt aber hier schon in die Höhe der Eisenbahnzeit von 1840—1860 und zeigt daher immer noch so hohe Procente wie 87 und 88 pCt.

Das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Ackerbaubevölkerung war im Jahre 1840 wie 1 : 9,45, im Jahre 1860 wie 1 : 6,38. Man sieht, dass die hohe Zunahme hauptsächlich der Bevölkerung der Städte zugeschrieben werden muss, welche im Zeitraum von 1840 bis 1860, wo gerade die Eisenbahnen vollendet und mit den Canada-, Ohio- und Indiana-Bahnen zu grossen Linien verbunden wurden, eigentlich erst entstanden sind. Hier sehen wir aber sogleich eine reissende Bevölkerungszunahme der Städte; die Zahlen der hohen Procente + 130 pCt., + 117 pCt., + 200 pCt., + 106 pCt., + 94 pCt., + 142 pCt., + 111 pCt., + 65 pCt., + 42 pCt., + 150 pCt., + 43 pCt., + 191 pCt, + 237 pCt., sind in bedeutender Majorität gegen die Fälle geringerer Zunahme oder der Abnahme: + 24 pCt., + 26 pCt., + 31 pCt. — 7 pCt. + 7 pCt. und + 30 pCt.

Bei An Arbor scheint es, dass in der Abnahme um — 7,91 pCt., wenn sie aus besonderen lokalen Ursachen entstanden ist, wieder jene revolutionirende Tendenz der Eisenbahnzeit zum Nachtheil stattgefunden hat. Dies könnte durch Auswanderung nach benachbarten aufblühenden Orten geschehen sein. Denn die Städtebildung dieses Staates ist so stark, dass auch die Dörfer daran theilnehmen. So zeigt unsere erste Tabelle, dass die Dörfer meist um 100 pCt. in zehn Jahren zugenommen haben.

Wir müssen bei dieser Gelegenheit in Betreff der in den meisten Staaten ersichtlichen gesteigerten Volkszunahme in den ersten Jahren nach der Aufnahme in die Union Folgendes bemerken.

Die Vereinigten Staaten sind wesentlich und ursprünglich ein Bund von Ackerbaustaaten. Die Besiedlung geschah von der Küste, von den „leicht zu bearbeitenden, sandigen Fichtenhöhen“ aus. (Carey.) Aber die tiefer liegenden Waldgründe,

die unermesslichen Prairien bieten für den entwickelten Ackerbau reiches fruchtbares Bottom-Land, und gewähren gleich für die erste Pflugschaar, für die ersten Saaten die Früchte jungfräulichen, von menschlicher Arbeit befruchteten Bodens. Schon wenn eines dieser Länder, Eigenthum der Vereinigten Staaten, aber noch wüst und unbesiedelt, nach den ersten Ansiedlungen eine Territorialregierung und an deren Spitze einen Gouverneur erhält, tritt Schutz der Person und des Eigenthums ein und der beziehungsreiche Vortheil der Verbindung mit alten Culturstaaten. Mit der Aufnahme als Staat, die bei einer Bevölkerung von 50,000 von allen Faktoren der Bundesregierung genehmigt werden kann, geniesst ein solches Territorium sofort, so armselig auch die Revenüen sein mögen, alle Rechte und Freiheiten, allen Genuss einer geordneten, centralisirten Verwaltung, den die Unionsregierung bei gleichzeitig voller Souveränetät der einzelnen Staaten in ihren häuslichen Regierungsangelegenheiten zu bieten im Stande ist. Dass diese Vortheile nicht gering sind, beweist selbst in alten Staaten der Umstand, dass z. B. die Baumwollstaaten noch vor dem Bürgerkriege jährlich Doll. 20,000,000 mehr an Bundesadministrations-Kosten aufgezehrt haben, als die Revenüen derselben zu decken vermochten. Dieses Surplus, das natürlich durch die Revenüen der übrigen Staaten aufgebracht werden musste, war also fortlaufender Bonus ihres Budgets ohne restirendes Deficit.

Nehmen wir dies Alles zusammen, den Anreiz jungen, fruchtbaren und billigen Bodens, die reichen, fast geschenkten Vortheile der Verwaltung und der Rechtspflege, den gesicherten freien Handelsverkehr mit alten Culturstaaten, oft auch noch besondere Mineralreichthümer und andere natürliche Vortheile des neuen Landes, so sind dies für junge unternehmende Kräfte der Einwanderung so viele Anlockungsmittel und wirkliche Aussichten auf Eroberung eines wohlhabenden Haushalts mit dem blossen Capital der Arbeitskraft und des Credits, dass von diesem Augenblicke der Staatsaufnahme an in der Regel das erste Einströmen und Gedeihen der Ansiedlungen eine so reissende Zunahme der Bevölkerung erzeugt, wie wir bei allen Staaten in früheren oder späteren Jahrzehnten gesehen haben, und dies später an einem neuen Beispiele

dem früheren Territorium und jetzigen Staate Nevada und dessen raschem Emporblühen in glänzender Weise zeigen werden. Dann tritt gewöhnlich natürliche Vermehrung der Bevölkerung, oft auch geringere Zunahme, als der Norm dieser entsprechend ist, auf, bis der Bau von Verkehrsstrassen, Canälen und Eisenbahnen, Märkte für die Produkte eröffnet, und in den Dörfern und Städtchen, den jungen Keimpunkten der Städte, die moderne Arbeitstheilung Handel und Industrie fördert und so von dieser Quelle her wieder eine neue höhere Zunahme der Bevölkerung und eine anders artikulirte Vertheilung derselben bewirkt. Diesen in jedem Staate sich anders gestaltenden, der Zeit nach verschiedenen, aber im Grossen immer wiederkehrenden und sich gleichbleibenden Process mögen unsere Leser wohl beachten. Wie er für unsere Aufgabe als eigenthümliches Bewegungsgesetz der Bevölkerung von Werth ist, so bietet er auch im Allgemeinen ein schönes Bild der Culturentwickelung, ein nachbarliches Zusammenwirken alter und ältester, neuer und neuester Culturgesetze, für das sich wohl auch in andern Ländern Analogieen finden lassen dürften.

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern { Zahl der Acker		4,383,890.	6,931,442.
Land in Ackergütern { Werth	Doll.	51,872,446.	163,279,087.
Nutzthiere. Werth des Bestandes	-	8,008,734.	23,220,025.
Butter	B-Pfd.	7,065,878.	14,650,348.
Käse	-	1,011,492.	2,009,064.
Wolle	-	2,043,283.	4,062,858.
Schlachtvieh. Werth	Doll.	1,328,327.	4,080,720.
Wachs und Honig	B.-Pfd.	359,232.	770,872.
Weizen	Bushel.	4,925,889.	8,313,185.
Roggen	-	105,871.	494,197.
Wälschkorn	-	5,641,420.	12,152,110.
Hafer	-	2,866,056.	4,073,098.
Gerste	-	75,249.	305,914.
Buchweizen	-	472,917.	600,435.
Taback	B.-Pfd.	1,245.	120,621.
Hopfen	-	10,663.	61,704.
Flachs	-	7,152.	3,359.
Bohnen und Erbsen	Bushel.	74,254.	182,195.
Irländische Kartoffeln	-	2,359,897.	5,264,733.
Süsse Kartoffeln	-	1,177.	36,285.
Wein	Gallonen.	1,654.	13,733.

		1850.	1860.
Heu	Tonnen.	404,934.	756,908.
Kleesaat	Bushel.	16,989.	49,480.
Grassaat	-	9,285.	6,555.
Flachssaat	-	519.	223.
Ahornzucker	B.-Pfd.	2,439,794.	2,888,018.
Ahornsyrup	Gallonen.	19,823.	384,521.
Sorghum	-	—	266,509.
Seidencocons	B.-Pfd.	108.	1,043.
Obst	Doll..	132,650.	1,137,678.
Gartenprodukte	-	14,738.	145,058.

Werth der häuslichen Manufakturen i. J. 1850 340,947 und i. J. 1860 143,181.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	11,169,002.	35,200,000.
Mehlsorten	-	4,093,681.	8,663,288.
Bretter	-	2,464,329.	7,083,427.
Kupfererz	-	—	2,292,186.
Schuh nnd Stiefel	-	527,479.	863,315.
Leder	-	401,730.	574,172.
Möbeln	-	196,255.	450,028.
Ackerbaugeräth	-	30,600.	412,192.
Gusseisen	-	61,000.	383,002.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	329,050.	309,082.
Biere	-	—	354,758.
Spirituosen	-	—	73,704.
Roheisen	-	—	291,400.
Fische	-	—	250,467.
Drucksachen	-	20,000.	209,729.
Wollengut	-	192,043.	174,398.
Licht und Seife	-	86,032.	108,478.

Durchschnittlicher jährlicher Handel in Perioden von zehn Jahren.

Perioden von 10 Jahren.	Werth der Ausfuhren.			Werth der Einfuhren.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische	Fremde	Gesammte
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	5,790	—	5,790	8,868	50	—	50
1831—1840	67,835	540	68,375	142,443	1,774	1,496	3,270
1841—1850	187,564	545	188,109	100,811	22,853	31,421	54,274
1851—1860	1,654,607	27,068	1,681,675	569,096	90,522	107,116	197,638

Ueberbliken wir nach obigen Tabellen Ackerbau, Industrie und Handel von Michigan, so sehen wir in den Jahrzehnten der Eisenbahnzeit Alles so gleichmässig in voller Blüthe und Zunahme, dass sich kaum wesentliche Unterschiede statuiren lassen. Der Ackerbaustaat und Industriestaat wachsen gleichmässig aus denselben Wurzeln empor. Die Produktion von Cerealien, namentlich von Weizen, Roggen und Wälschkorn nimmt ebenso reissend zu, wie die animalische Produktion und die Futtersaat. Ebenso ist die mehr städtische Industrie in rascher Zunahme begriffen, aber die ersten Formenwechsel der Rohprodukte, Mehl, Bretter, Kupfererze, Eisen sind hier vorherrschend, während die höhere Fabrikation wie Dampfmaschinen, Wollenfabrikation u. s. w. vom Import der benachbarten reiferen Culturstaaten zu leiden scheint oder theilweise, wie die Baumwollfabrikation, noch gar nicht notirt ist.

Ebenso sehen wir im Handel und in der Schifffahrt eine reissende Zunahme, vor allem auf der Höhe der Eisenbahnzeit; so in der Ausfuhr heimischer Produkte von 1850—1860 und in demselben Jahrzehnt bereits bedeutenden Transit-Handel und Ausfuhr fremder Produkte. Dem entsprechend nimmt auch der Import im letzten Jahrzehnt bedeutend zu, während er im vorhergehenden gegen früher abgenommen hatte, gleichwie auch die häuslichen Manufakturen vor dem Import zurückgehen. Auch die Schifffahrt ist in reissender Zunahme von Jahrzehnt zu Jahrzehnt.

Im Ganzen entspricht in diesem Staate die Modalität der Bewegung und die Geschwindigkeit der Entwickelung in der Volkszunahme und Vertheilung, wie in der Zunahme und Natur des Ackerbaues, der Industrie, des Handels und der Schifffahrt ganz den Voraussetzungen, die wir oben geschildert haben. Es ist hier noch keine so unterschiedene Strömung, die Michigan entweder als Ackerbaustaat oder als Industriestaat oder vorherrschend als einen von beiden charakterisirte. Die Quellen wachsender Cultur sprudeln überall empor und es nimmt Land und Stadt an Volkszahl und Wohlstand reissend zu, aber es ist leicht ersichtlich, dass hier mit der Vollendung der Eisenbahnen erst Städtebildung, Industrie und Handel entsteht, und sich zur Zunahme der Landbevölkerung innerhalb dreier Jahrzehnte in jenen Vortheil stellt, den wir durch die Verhältnisszahlen beleuchtet haben, dass die Städtebevölkerung im Jahre 1840 sich zur Land-

bevölkerung wie 1:9,45 und im Jahre 1860 wie 1:6,38 verhält, ein Verhältniss, das sich in den lebenden und den zukünftigen Jahrzehnten noch günstiger für die Städtebevölkerung stellen wird, wenn wir das aus unserer ersten Tabelle ersichtliche reissende Anwachsen der Dörfer zu Städten bedenken.

Indiana.

Indiana, zwischen den nördlichen Breitengraden 37° 51′ bis 41° 46′ und den Längengraden 84° 49′ — 88° 02′ gelegen, seit dem 7. März 1800 Territorium, seit dem 19. April 1816 Staat der Union, mit der politischen Hauptstadt Indianopolis und einer zahlreichen deutschen Bevölkerung, grenzt im Norden an den Staat Michigan und den gleichnamigen See, im Osten an Ohio, im Westen an Illinois, im Süden an Kentucky. Wenn es mit diesen Staaten zusammen den grossen Kern des kultivirten Westens bildet, so ist es inmitten derselben der eigentliche Eckstein, der sie nicht blos geographisch, sondern auch in ihren Verkehrswegen nach allen Richtungen hin bindet und vereinigt.

Wenn wir daher in Ohio ein Gitterwerk ostwestlicher und nord-südlicher Eisenbahnen mit südwestlicher Neigung nach Cincinnati hin, in Kentucky eine südliche Richtung der Linien nach Tennessee und eine westliche nach Louisville zu, in Illinois ein ähnliches Gitterwerk wie in Ohio, aber mit entschieden nordsüdlicher und nach St. Louis hin strebender Richtung erblicken, so ist hier in Indiana die Lineatur und das Schema der Eisenbahnen mehr in Indianopolis centralisirt und zeigt auswärts treibende Sporen seiner Verbindungen mit den umliegenden Staaten nach allen Weltgegenden hin.

Der Staat Indiana hat ein Areal von 33,809 Quadratmeilen oder 21,637,776 Ackern.

Gleich Ohio begann es schon im Jahre 1836 mit dem Bau seiner Canäle und Eisenbahnen. Die erste Eisenbahn war eine südliche, nach Kentucky führende, die Indianopolis-Madison- und eine nördliche, die Lafayette-Michigan-Bahn. Ehe wir dessen Eisenbahnsystem skizziren, wollen wir einige Notizen über die Canäle, die zurückgesetzten älteren Stiefbrüder der Eisenbahnen, mittheilen.

Der Wabash-Erie-Canal ist eine Canalanlage, die in Rücksicht ihrer Ausdehnung vielleicht eine der grossartigsten der

Welt genannt werden kann. Der Canal beginnt bei Toledo in Ohio dicht am Eriesee, geht quer in der Richtung des Maumee- und Wabashflusses durch den Norden Indianas bis nach Lafayette und von da gerade nach Süden bis Evansville am Ohioflusse. Die ganze Länge von Toledo bis Evansville beträgt 467 Meilen, von der Grenze Ohios und Indianas an aber 379 Meilen. Von Toledo bis zum Fort Wayne ist der Canal 4 Fuss tief und 60 Fuss breit. Die Schleusen erlauben die Passage von Schiffen von 60 Tonnen Gehalt.

Ausser diesem Canal ist noch ein kleinerer, der White-water-Canal zu erwähnen, der von Lawrenceburg am Ohiofluss, gerade am Grenzpunkte, wo die Enden dreier Staaten, Ohio, Kentucky und Indiana zusammenlaufen, an der östlichen Grenze Indianas entlang nach Cambridge ungefähr in der ostwestlichen Mittellinie des Staates geführt ist und eine Länge von 74 Meilen hat. —

So ungenügend diese Canäle für die grosse Massenbewegung des modernen Handels ihrer geringen Tiefe und Breite wegen sind, so sind sie doch, und besonders der Wabash-Erie-Canal, die Verkehrswege gewesen, welche die schaffenden Kräfte dieses reichen Bodens wachgerufen, indem sie lohnende Märkte für die Produkte eröffnet haben. So hat sich namentlich im Wabashthal die Erzeugung und Ausfuhr von Wälschkorn seit der Betriebseröffnung des Canals von unbedeutenden Mengen bis zu Millionen von Bushels erhoben und sich in Toledo am Eriesee einen grossen Markt erobert. Wir sehen auch hier wieder, wie in jungen Ackerbaustaaten die Wirkung solcher grosser Verkehrswege, wie der Canäle und Eisenbahnen, zunächst in der Erweckung des Ackerbaues und der produktiven Kräfte des Landes und erst in zweiter Linie in der Förderung der höheren Form der Arbeitstheilung, wie sie die Industrie der Städte darstellt, besteht. Dieses Resultat hat aber die grossen finanziellen Rückschläge der ersten Anlagen, welche der Staat so gut zu dulden hatte, wie die Individuen, die bei unseren grossen demokratischen Gemeinden ohnedies schwer zu trennen, und solidarisch mit dem Staat verbunden sind, wieder geheilt und, wie in Ohio, nur zeitweilige Entmuthigung für die Vollendung alter oder den Angriff neuer Linien, aber gewiss keinen wirklichen volkswirthschaftlichen Nachtheil gebracht. Es ist hier nicht, wie in den alten griechischen und

italienischen Republiken, wo „der Racker von Staat“ das Individuum unterdrückt hat; es ist das freie, unternehmungslustige, Individuum das mit dem Staat, wenn es gut geht, den Gewinn theilt, wenn es unglücklich geht, aber den Staat heil erhält und persönlich den Verlust zum Wohl des Ganzen trägt, von dem es ja selbst wieder ein im weitmöglichsten Sinne souveräner Theil ist.

In seiner nordwestlichen Ecke hat Indiana an der Schiffahrt des Michigansees Theil. Der Eingangshafen dafür ist Michigancity in Indiana. Es ist dessen einziger Hafen ungefähr 40 Meilen von Chicago entfernt, das gegenüber am anderen Ufer des See's liegt. Die Michigan-Central-Eisenbahn läuft hier durch nach Chicago und dient hier der einheimischen Ausfuhr wie dem Import und Transithandel. Die Ausfuhr von Mehl, Weizen, Wälschkorn und Hafer von diesem Platze ist sehr bedeutend und wurde schon vor 1850 jährlich auf Doll. 600,000 geschätzt.

Die Länge der Eisenbahnen in diesem Staate im Jahre 1850 in Betrieb war 228,00 Meilen bei Doll. 3,380,533 Kosten und im Jahre 1860 299,90 Meilen bei Doll. 72,795,148 Kosten.

Was den Bau der Eisenbahnen betrifft, so haben diese, wie schon angedeutet in Indiana eine ähnliche Geschichte durchgemacht, wie in Ohio. Auch hier folgte auf die ersten und übereilten Versuche von 1836 erst in den vierziger Jahren die Vollendung des Eisenbahnnetzes, das trotz der Jugend des Staates eines der vollendetsten ist. Das Schema desselben ist regelmässig und symmetrisch um den Mittelpunkt Indianopolis concentrirt, und so wurde diese Stadt in politischer Beziehung als Regierungssitz, wie in geographischer und commerciell-topographischer Beziehung der gemeinsame Mittelpunkt des Staates. Ueberall hin von diesem Punkte aus nach Richmond, Cincinnati, Union-city, Lafayette, Madison, Peru, Terrhaute, Jeffersonville, Lawrenceburg, Bellefontaine u. s. w. laufen die Bahnen und verzweigen sich ebenso symmetrisch in der Peripherie des Staates an die Staatslinien von Michigan, Ohio, Kentucky und Illinois und stellen so wichtige Verbindungen mit den grossen Handelsplätzen, Detroit, Cincinnati, Louisville und Chicago her. Ausser diesem regelmässigen System von Eisenbahnen, die netzförmig verzweigt in wohlangesiedelten Ländereien theils die Produkte dieser ausführen, theils dem Einfuhr- und Durchgangshandel dienen, hat dieser Staat noch einen grossen geographischen Vortheil, der bei einem Blick auf die Karte in die Augen fällt.

Die grossen Binnenseen, die sich von Norden nach Süden mit breiten Bassins über 500 Meilen hinziehen, bilden eine unübersteigliche Grenze für die von Osten nach Westen gehenden Eisenbahnlinien. So müssen diese letzteren alle an der Nordgrenze Indianas, wo die südlichste Ausbuchtung des Michigan-Sees einschneidet, umbiegen und den Staat passiren. Dort kreuzen sich und laufen in dichter Nähe nebeneinander die grossen Canada-, Ohio- und Michigan-Linien, und verbinden so das Eisenbahnsystem Indianas mit der reichsten Auswahl grosser Verkehrsrouten von nationaler Bedeutung. Oestlich von diesem Netzwerk grosser Linien ist eine der wichtigsten Bahnen für Indiana die, welche von Toledo am Eriesee durch das fruchtbare und städtereiche Wabashthal läuft, dessen frühe Blüthe schon durch den oben besprochenen Canal begründet wurde. Der Besitz eines so reichen und wohlorganisirten Eisenbahnsystems hat Indiana unter den jüngeren Staaten zu einem der bedeutendsten gemacht und es befähigt im industriellen Fortschritt mit den grossen Schwesterstaaten des Westens, mit Ohio und Illinois, erfolgreich wetteifern zu können.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	4,857	24,520	147,178	343,031	685,866	988,416	1,350,428
Landdistrikte	—	—	—	—	664,380	941,103	1,256,035
Städte: Indianopolis	—	—	—	—	2,692	8,034	18,611
New-Albany	—	—	—	—	4,226	8,181	12,647
Evansville	—	—	—	—	2,000	3,235	11,486
Fort Wayne	—	—	—	—	2,080	4,282	10,388
Lafayette	—	—	—	—	1,570	6,129	9,387
Terre Haute	—	—	—	—	2,000	4,051	8,594
Madison	—	—	—	—	3,789	8,012	8,130
Richmond	—	—	—	—	2,070	1,443	6,030
La Porte	—	—	—	—	350	1,824	5,028
Jeffersonville	—	—	—	—	700	2,122	4,092

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 402,97	+ 500,24	+ 133,07	+ 99,94	+ 44,11	+ 36,63
Landdistrikte	—	—	—	—	+ 41,65	+ 33,46
Städte: Indianopolis	—	—	—	—	+ 198,44	+ 131,65
New-Albany	—	—	—	—	+ 93,58	+ 54,59
Evansville	—	—	—	—	+ 61,75	+ 255,05
Fort Wayne	—	—	—	—	+ 105,86	+ 142,59
Lafayette	—	—	—	—	+ 290,38	+ 53,15
Terre Haute	—	—	—	—	+ 102,55	+ 112,14
Madison	—	—	—	—	+ 110,95	+ 1,47
Richmond	—	—	—	—	— 30,29	+ 317,88
La Porte	—	—	—	—	+ 421,14	+ 175,65
Jeffersonville	—	—	—	—	+ 203,00	+ 92,83

Was wir bei Gelegenheit Michigans in Betreff des Anreizes gesagt, der mit der Constituirung einer Landstrecke, als Territorium, oder als Staat, für die Ansiedlung gegeben ist, wird hier durch das unerhörte Volkswachsthum Indianas von 402 pCt., 500 pCt. und 133 pCt. per Jahrzehnt aufs Glänzendste bestätigt. Ebenso klar nnd bestimmt tritt aber auch die Städtebildung und die ausserordentliche Zunahme der Städtebevölkerung genau in der Periode ein, wo das wohlorganisirte Eisenbahnsystem Indianas vollendet wurde; und zwar ist hier die Wirkung des Gesetzes ebenso regelmässig und vollwirkend, wie die Ausbildung dieses Systems. Die Ausnahme von Richmond, wo von 1840—1850 eine Abnahme um 30 pCt. eintritt, wird doppelt aufgewogen durch die hohe Zunahme um 317,80 pCt. im nächsten Jahrzehnt; und da die Bevölkerung dieser Stadt im Jahre 1840 2,070 und im Jahre 1860 6,030 war, so ist dies eine Vermehrung um fast 200 pCt. in zwei Jahrzehnten, oder von 100 pCt. in einem. Ebenso wird die ganz geringe Zunahme von Madison von 1850—1860 um 1,47 pCt. reichlich ausgeglichen durch die hohe Zunahme von 110,95 pCt. im vorhergehenden Jahrzehnt, wiewohl es nicht zu verwundern wäre, wenn wir von der revolutionirenden Wirkung der Eisenbahnen auf die Bevölkerung der Städte zum Nachtheil derselben, die wir schon öfter beobachtet, auch hier ein Beispiel und sein Gegenbild in Richmond und Madison zu constatiren hätten. Sonst sind alle Procente der Städtezunahme weit über die Durchschnitts-Norm von 34,60 pCt. hinausgehend. Wir können daher mit Recht die geringere Zunahme der Landbevölkerung in Vergleich mit der der Gesammtbevölkerung der Entstehung und der Zunahme der Städte zuschreiben, welche hier Dimensionen annimmt, die den hohen Zunahmen der ganzen Bevölkerung in den ersten Decennien der Staatsconstituirung zustreben.

Verkehrswege, wie die Eisenbahnen zeigen sich also hier als gleich mächtige Faktoren für die Bevölkerung der Städte, wie Rechtsschutz für Person und Eigenthum und Theilnahme an der Verwaltung alter Culturstaaten für die Gesammtbevölkerung eines neu angesiedelten Landes.

Wir sehen in diesem reinen Ackerbaustaate mit weit vertheilten Bewohnern, der eine so enorme Zunahme der Landbevölkerung bis 1840, bis zu dem Jahre, wo die ersten Städte mit kleinen Volksziffern notirt sind, aufweist, wie eben durch den

Bau und die Vollendung eines ausgedehnten Eisenbahnsystems und unter einfachen, andere Faktoren von gleicher Macht oder Allgemeinheit ausschliessenden Verhältnissen die Bevölkerungszunahme sich rasch zu Gunsten der Städte entscheidet. Im Jahre 1830 sind noch gar keine Städte notirt; im Jahre 1840 war das Verhältniss der Bevölkerung der Städte zu der des Landes wie 1 : 30,92 und im Jahre 1860 bereits wie 1 : 13,30, gewiss deutliche und mächtige Wirkungen der Eisenbahnen auf das Gesetz der Bevölkerung.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		12,793,429.	16,315,776.
	Werth	Doll.	136,385,173.	344,902,776.
Nutzvieh. Werth		Doll.	22,478,555.	50,116,964.
Butter		B.-Pfd.	12,881,535.	17,931,767.
Käse		-	624,564.	569,574.
Wolle		-	2,610,287.	2,466,264.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	6,567,935.	9,592,322.
Wachs und Honig		B.-Pfd.	935,329.	1,221,939.
Weizen		Bushel.	6,214,458.	15,219,120.
Roggen		-	78,792.	400,226.
Wälschkorn		-	52,964,363.	69,641,591.
Hafer		-	5,655,914.	5,028,755.
Gerste		-	45,483.	296,374.
Buchweizen		-	149,740.	367,797.
Taback		-	1,044,620.	7,246,132.
Hopfen		B.-Pfd.	92,796.	75,053.
Flachs		-	584,469.	73,112.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	35,773.	77,701.
Irländische Kartoffeln		-	2,083,337.	3,873,130.
Süsse Kartoffeln		-	201,711.	284,304.
Wein		Gallonen.	14,055.	88,275.
Heu		Tonnen.	403,230.	635,322.
Kleesaat		Bushel.	18,320.	45,321.
Grassaat		-	11,951.	31,886.
Flachssaat		-	36,888.	155,159.
Ahornzucker		B.-Pfd.	2,921,192.	1,515,594.
Ahornsyrup		Gallonen.	180,325.	203,028.
Sorghum		-	—	827,777.
Seidencocons		B.-Pfd.	387.	959.
Obst. Werth		Doll.	324,940.	1,212,142.
Gartenprodukte. Werth		-	72,864.	288,070.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	18,725,133.	43,250,000.
Mehlsorten	-	5,564,091.	11,292,665.
Bretter	-	2,195,351.	3,169,843.
Spirituosen	-	—	1,951,530.
Schuhe und Stiefel	-	506,039.	1,034,841.
Ackerbaugeräthe	-	146,025.	709,645.
Leder	-	750,801.	800,387.
Wollengüter	-	528,700.	695,870.
Baumwollgüter	-	86,660.	349,000.
Möbeln	-	430,393.	601,124.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	215,970.	426,805.
Biere	-	—	328,116.
Licht und Seife	-	52,262.	256,535.
Gusseisen	-	296,080.	168,575.
Stabeisen	-	—	10,500.
Roheisen	-	—	9,875.
Kohlen	-	—	27,000.
Drucksachen	-	92,648.	135,415.
Leuchtgas	-	—	96,012.
Fische (Weissfisch.)	-	—	17,500.

Handel.

Vom Handel Indiana finden wir nur nachstehende isolirte Daten notirt:

Jahre.	Werth der Einfuhren.	Tonnenzahl von Dampfschiffen.	Tonnenzahl gebaut.
	Doll.		
1853	258,253	3,844	3,456
1854		2,952	2,401
1855		3,698	738
1856		216	1,733
1857		4,266	
1858		4,266	

Die Tabellen der Gütererzeugung zeigen in allen Beziehungen eine ausserordentliche Zunahme, und zwar ist hier wenig Unterschied in der vegetabilischen oder animalischen Produktion oder der Fabrikindustrie der Städte. Als charakteristisch für den Staat kann man jedenfalls die Zunahme der Cerealien Weizen,

Roggen, Wälschkorn, Gerste ansehen. Auch die Produktion von Taback ist in bedeutender Zunahme. In der städtischen Produktion ist es gegenüber von Staaten von gleicher Jugend, wie z. B. Michigan auffällig, dass hier nicht blos eine vermehrte Rohfabrikation vorhanden, sondern dass auch die höhere Fabrikation von Dampfmaschinen, Wollengütern, Baumwollgütern u. s.w. entwickelt und in sichtlicher Zunahme begriffen ist, was vielleicht der in der Technik zahlreicher ausgebildeten deutschen Bevölkerung zuzuschreiben ist. So ist auch die Zunahme der Fabrikation von Ackerbau-Geräthen und -Maschinen um beinahe 500 pCt. in einem Jahrzehnt bei gleicher Zunahme der Erzeugung von Getreide ein schönes Culturverhältniss und zeigt in welcher Weise in einem rasch emporblühenden Ackerbaustaat die durch die Eisenbahnen erhöhte städtische Industrie segensreich auf die Landdistrikte zurückwirkt, und diesen als Ersatz für die abgeleitete Bevölkerung die arbeitsparenden Produkte der Intelligenz, die Ackerbaumaschinen, liefert.

Illinois.

Illinois, zwischen den nördlichen Breitengraden 37° 00′ bis 42° 30′ und den Längengraden 87° 40′ — 91° 28′ gelegen, den 3. Februar 1809 als Territorium und den 3. December 1818 als Staat in die Union aufgenommen, mit der politischen Hauptstadt Springfield, der Heimath des Präsidenten Lincoln, hat ein Areal von 55,405 Quadratmeilen, oder 35,459,200 Ackern und erstreckt sich in mächtiger Ausdehnung, wie ein Keil, mit der Spitze nach Süden von der Mitte des nördlichen Seegebiets bis zum Beginn des eigentlichen Mississippistromes, der bei Cairo aus dem Zusammenfluss des Obermississippi und des Ohio entsteht, und wird nördlich von Ohio, östlich vom Michigansee, von Indiana und Kentucky, südlich von Kentucky und Missouri und westlich von Missouri und Jowa begrenzt. Er ist der am weitesten westlich gelegene Staat, der an reissender Zunahme der Bevölkerung und der Industrie, wie an Ausbildung des Eisenbahnsystems mit den bisher betrachteten, westlichen Staaten wetteifern kann, und übertrifft in allen diesen Rücksichten bei weitem Staaten, wie Michigan und Kentucky. Der Staat Illinois ist einer der grössten Staaten der Union an Umfang und vielleicht unübertroffen von irgend einem an Ausdehnung seiner Erwerbs-

quellen. Ueber seine ganze Oberfläche erstreckt sich ein Boden von unerschöpflicher Fruchtbarkeit, wovon ein grosser Theil grosse Kohlenlager und reiche Minen von Eisenerzen bedeckt. Der Reichthum seiner Bleiminen ist wohlbekannt. Seine Handelsvortheile können sich mit denen jedes westlichen Staates messen. An seiner westlichen Grenze fliesst der Obermississippi, an seiner südlichen und einem grossen Theile seiner östlichen der Wabash und der Ohio. Der nördliche Theil des Staates wird vom Michigansee bespült, welcher Schiffen von 300 Tonnen vom Ocean her zugänglich ist. Seine mittleren Theile werden vom Illinoisfluss durchzogen, einer der günstigsten Flüsse für die Schifffahrt. Alle diese Wasserstrassen gewähren günstige Ausgangsthore für die Produkte des Landes und tragen unberechenbar zu seinem Gedeihen bei.

Die Stadt Chicago ist das Emporium des Staates geworden und wird es bleiben. Es ist der grosse Angelpunkt, um den sich das ganze Eisenbahnsystem des Staates dreht. Alle nördlich und südlich laufenden Linien blicken nach dieser Stadt, als ihrem nördlichsten Endpunkt. Dasselbe könnte man von den Bahnen sagen, die den nördlichen Theil des Staates in einer östlichen und westlichen Richtung durchlaufen. Die Hauptausnahmen dieser Regel sind die Ohio-Mississippi und die Bahn von Peoria über Springfield nach Lafayette (Indiana). Die Stadt Chicago liegt an der Mündung des Chicagoflusses. Da dieser in die Spitze des Michigansees vorspringt, so ist sie der innerste Hafen des See's, der am weitesten in dem Lande liegt, das seinen Einfuhr- und Ausfuhr-Handel besorgt. Dies bedingt Chicago's vortheilhafte Lage für ein Handelsemporium. Da der Fluss sich eine Meile vor seiner Mündung aus zwei Seitenflüssen bildet, so liegt die Stadt auf den beiden Ufern des Hauptflusses und westlich auf denen der Seitenflüsse mit fliegenden Brücken zur Erleichterung des Verkehrs der Bürger. Vier Meilen südlich von der Stadt fällt der Illinois-Michigan-Canal in den südlichen Zweig an einem Orte Namens Bridgeport; und bis zu diesem Punkte ist der Strom für die grossen Binnenseefahrzeuge schiffbar. Das erste Niveau dieses Canals wird von diesem Strome aus gespeist mit Hülfe ungeheurer Dampfpumpen, welche ununterbrochen thätig sind, um das Wachsen zu einer Höhe von 8 Fuss zu zwingen. Beim Eintritt in den Canal steigen daher die Boote erst eine Schleuse von ungefähr 8 Fuss Steigung

empor und werden dann auf ihrem Weg nach dem Illinois fortwährend herabgeschleusst, bis sie das niedrige Niveau des Thales erreichen. Dieser Canal ist 102 Meilen lang von Bridgeport bis La Salle am Illinoisfluss. Durch diesen sind die Wasser des obern Mississippi und der Seen verbunden, so dass Canalbote zwischen Chicago und St. Louis ohne Aufenthalt und Umladung hin- und herfahren können. Dieser Canal führt durch einen der herrlichsten Ackerbaudistrikte des Staates, der die Thäler der Flüsse Au-Plaine, De-Plain, Fox, Kankaken und Illinois umfasst, und erschliesst endlich durch den letzteren Fluss das grosse Kornthal des Westens einem nördlichen Markt, der durch die nördlichen Seen mit der Ostküste in Verbindung steht. Der Canal kam erst im Jahre 1848 in Betrieb. In Folge der Misserndten des Weizens in den drei folgenden Jahren fielen die Canalzolleinnahmen geringer aus, als wohl sonst der Fall gewesen wäre. Doch lässt sich die Wirkung der Wasserverbindung Chicago's und St. Loui's deutlich an dem Impuls erkennen, den sie in jener Periode der Bevölkerung und dem Handel der Stadt gegeben. Die Einnahmen der Canal-Zölle waren 1848 Doll. 83,773, 1849 Doll. 118,787, 1850 Doll. 121,972 und 1851 Doll. 173,390. Ueber die Kosten des Canals finden wir in keiner unserer Quellen eine Angabe.

Zur Skizzirung des Handels von Chicago mögen folgende Tabellen dienen.

Jahre.	Einfuhr.	Ausfuhr.
	Doll.	Doll.
1836	325,203	1,000
1837	373,677	10,065
1838	579,174	16,044
1839	630,980	38,843
1840	562,106	228,635
1841	664,347	348,862
1842	564,347	659,305
1843	971,849	682,210
1844	1,686,416	785,504
1845	2,043,545	1,543,519
1846	2,027,150	1,813,468
1847	2,641,852	2,296,299
1851	24,410,400	5,395,471

Von 1842 bis 1847 waren die Hauptartikel der Ausfuhr Weizen, Mehl, Rindfleisch, Schweinefleisch und Wolle. Die Quantitäten, die in diesen Jahren ausgeführt wurden, waren folgende:

Jahre.	Weizen.	Mehl.	Schweine- u. Rindfleisch.	Wolle.
	Bushel.	Fässer.	Fässer.	Pfund.
1842	586,907	2,920	16,209	1,500
1843	628,967	10,786	21,492	22,050
1844	891,894	6,320	14,938	96,635
1845	956,860	13,752	13,268	216,616
1846	1,459,594	28,045	31,224	281,222
1847	1,974,304	32,538	48,920	411,488

Die Artikel des Imports begreifen in sich:

Bretter, Latten, Schingel, Gerste, Mehl, Weizen, Bauholz, Zucker, Syrup, Salz, Gusseisenwaaren, Oefen, Holz, Waggons, Nägel, Locomotiven, Leder, Eisen, Frucht, Fische, Kaffee, Kohlen.

Die des Exports:

Weizen, Mehl, Wälsehkorn, Hafer, Rindfleisch, Schweinefleisch, Talg, Schweinefett, Speck, Taback, Wolle, Häute, Hanf, Schinken, Schultern, Thimothyklee, Dampfspritzen, Zucker, Salz, Sicheln, Kartoffeln, Oel, Hochweine, Leder, Blei, Eisen, Pelze, Buffalopelze, Vieh.

Das Land rings um die Stadt ist eine ebene Prairie mit dem fruchtbarsten Boden; dies bot der Stadt Chicago in dichter Nähe die grossen Anfänge des Ackerbaues und legte den dauernden Grund seiner Zunahme.

Diese ungeheure reissende Zunahme, die im ersten Jahrzehnt um 569, im zweiten um 264 Prozent stieg, hatte in den fünfziger Jahren ein Börsenspiel mit Stadtbaustellen erzeugt, das in Effecten oft von Zehntel- und Hundertel-Antheilen an Einer Baustelle im Anfange selbst die ärmsten Menschen, Tagelöhner und Dienstboten zu plötzlichem Reichthum brachte, bald aber zu einem solchen Fieber entbrannte und eine so schwindelnde Höhe der Spekulation erreichte, dass ein allgemeiner Zusammenbruch unvermeidlich war, der Tausende in Verlust an Vermögen und vollständigen Ruin stürzte. Es war ein Baustellenschwindel wie der in England mit den Colonialspeculationen, oder

in Holland mit den Tulpenzwiebeln. Dabei bot die Stadt bis in die neueste Zeit ein wunderbar wechselndes Bild des Entstehens und Verschwindens, sowie des Emporsteigens von Häusern dar. Wir meinen das wörtlich. Die Stadt ist mitten in der Prairie gelegen. Weit hinein sind da die Baustellen vermessen und verkauft; und deren auf sie lautende Effecten waren theils in festen Händen, theils flutheten sie auf der Börse auf und ab. Die Häuser wurden mitten in der Prairie oft ohne angrenzende Strasse gebaut, oder wenn aus blossem Holzwerk bestehend, auf Rollen blos auf eine Baustelle geschoben. Diese mobilen Immobilien wechselten oft vom Abend bis zum Morgen ihre Plätze, oder verschwanden, wie böse Schuldner. Die im Grunde gebauten Häuser kamen oft, wenn die nivellirte Strasse ihre Thüren erreichte in die Tiefe zu liegen und wurden dann mit Hülfe einer Menge von Schrauben einige Fuss höher geschraubt. So hat diese Methode gerade in Chicago eine grosse Routine erlangt.

„Der Gesammthandel des Hafens von Chicago betrug im Jahre 1851 (wie aus obiger Tabelle hervorgeht) Doll. 29,805,871 und bestand aus Doll. 5,395,471 Ausfuhr und Doll. 24,410,400 Einfuhr. Auf den ersten Blick erscheint in dieser Thatsache ein grösserer Unterschied im Werthe der Einfuhr und dem der Ausfuhr, als sonst selbst in neuen Ländern stattzufinden pflegt. Der Unterschied kann aber aus folgender Betrachtung erklärt werden: dass ausser einer grossen Menge reicher und kostbarer Güter, alle Sorten fertig gemachter Kleider, Hüte, Kappen, Stiefel und Schuhe für den Markt von St. Louis über Chicago eingeführt werden, und so auf dem Wege ihrer Bestimmung durch den Canal und den Fluss diese Einfuhrposten den ausgedehnten und wachsenden Handel dieser Stadt anschwellen lassen, während die Güter von St. Louis aus nach allen Theilen eines Landes hin vertheilt werden, das noch zu arm und zu neu ist, um Produkte zur Ausfuhr auf demselben Wege zurückzugeben. Dazu kommt, dass zufällige Schwankungen in den Marktpreisen Chicago's und St. Louis' häufig den Weg bestimmen, auf welchem inländische Produkte nach der Seeküste verschifft werden, ob nämlich auf den Binnenseen oder auf dem Mississippi, so dass da eine scheinbare ungünstige Bilanz gegen Chicago auftreten kann, wo in Wirklichkeit keine solche vorhanden ist."

Diese Darstellung, die Andrews giebt, einer scheinbar

ungünstigen, in der That aber günstigen Bilanz mag im Allgemeinen für europäische Leser genügende Erklärung bieten; etwas räthselhaft möchte diesen aber doch die Möglichkeit einer Bilanz überhaupt sein in den Ländern, „an die eingeführte Güter vertheilt werden, die aber zu arm und zu neu sind, um Produkte dagegen auf demselben Wege zurückzuliefern.“ Das sähe eher wie Riesenschenkungen aus, an die man doch schwerlich denken kann. Die Sache erklärt sich sehr leicht, wenn man die kleinen Culturverhältnisse in den Landdistrikten kennt, und dann den Ausdruck „arm“ auf den Mangel an Circulationsmittel, Geld oder Geldpapier bezieht, den Ausdruck „Ausfuhr“ aber so begrenzt, dass diese Länder gegen den Empfang eingeführter Artikel keine unmittelbare Ausfuhr im Weg des regulären Handels liefern können. Es sind die Einkommnisse kleinerer oder grösserer Ackergüter, die in grosser Ausdehnung zerstreut liegen, Einkommnisse, die, wie Hunderte und Tausende von Rinnsaalen, sich erst zu Bächen und Flüssen sammeln müssen. Was ist aber bei diesem Bilde der Bach? Dies ist im Lande immer im Mittelpunkte mehrerer Ackergüter der „Store“ oder Kaufladen, schlechtweg so genannt, weil er wirklich der einzige Kaufladen für Alles und zu gleicher Zeit die Bank und der Inhaber, der Allerweltskaufmann und der allgemeine Buchführer der Ackerbürger ist. Geld ist in den Händen des Farmers eines neuen Landes eine seltene Erscheinung; er bringt seine Produkte nach dem „Store“ verkauft sie da und lässt den Betrag buchen; in demselben „Store“ entnimmt er, was er braucht, von der Nähnadel bis zum Pfluge von Kaffee und Zucker bis zu Kleidern und der Ausstattung der Zimmer; er findet dort Alles. Was er entnimmt, wird auf sein Soll, was er bringt auf sein Haben geschrieben. Es ist also der ursprüngliche Tauschhandel mit einem gemeinsamen Buchführer. Mit der Zunahme der Produktion, grösserem Guthaben beim „Store“ und der Entstehung von Städten in grösserer Nähe befreit sich der Farmer vom Allerweltskaufmann, und bringt seine Produkte selbst auf den grösseren Markt. Es begreift sich aber leicht aus diesen Verhältnissen, dass auf demselben Wege, auf dem Güter von andern Staaten, meist Colonialprodukte und Manufakturen, nach solchen Landstrichen eingeführt werden, nicht so leicht eine entsprechende Ausfuhr von inländischen Produkten stattfinden kann. Der Eigner des „Store“ bringt den von den Farmern nach und nach gesammelten und sortirten Vorrath nach

der nächsten Stadt und kauft dort die eingeführten Waaren für seine Farmer ein. Es wird also im Anfang die Einfuhr von andern Staaten durch den Consum der Stadt gedeckt werden, die ja mit andern Handelsartikeln oder städtischen Manufakturen wieder decken kann; und es wird erst mit ausgedehnterer Entwicklung des Ackerbaues gegen die Einfuhr eine entsprechende Ausfuhr heimischer Landesprodukte eintreten. Aber auch dann braucht die Stadt, wie hier bei der Wahl zweier grosser Handelsstrassen nach dem Norden und nach dem Mississippi, nicht gerade auf demselben Wege ihre heimische Ausfuhr zu senden, auf dem sie ihre Einfuhr erhalten, sondern kann dies selbst auf dem entgegengesetzten Wege thun und das Deficit der Bilanz mit Geld decken. Bei einem so wesentlich kaufmännischen Volke, wie die Amerikaner sind, kann man in einer neuen Ansiedlung im Laufe eines halben Menschenalters die ganze volkswirthschaftliche Entwickelung des Handels von deren ersten Anfängen, dem primitiven und dem centralisirten Tauschhandel, bis zum vielgegliederten modernen Handel erleben.

„Fortdauernde Misserndten des Weizens im nördlichen Illinois haben die Aufmerksamkeit der Ackerbauer auf den Betrieb von Grasweiden und Wollerzeugung gerichtet, wofür die Prärieländer so wunderbar geeignet sind. Davon kann man die Resultate theilweise in den Tabellen sehen. Im Jahre 1851 wurden in Chicago für amerikanische und englische Märkte 21,806 Stück Vieh geschlachtet und verpackt. Die Verschiffungen von Ochsenfleisch betrugen in demselben Jahre 52,856 Fässer. Dies Ochsenfleisch von Chicago ist von der feinsten Güte und wegen seiner Saftigkeit und Zartheit auf amerikanischen und englischen Märkten so berühmt, als ob es ein fester Artikel im Produktenhandel wäre, wie er sich sonst in Jahrhunderten, hier aber in einer Reihe von Jahren festgestellt. Ausserdem findet eine reiche Produktion von Hanf und Taback in diesem Staate statt."

Wir fügen diesen Angaben noch einige für die Ausfuhr von 1851 und den Bestand der Schifffahrt bis zu diesem Jahre bei. Ausgeführt wurden 1851 1,086,944 B.-Pfd. Wolle und 20,000 Fässer Schweinefleisch. Die Schiffe, die ankamen, waren 662 Dampfschiffe, 183 Schraubendampfer, 1,182 Schooner, 239 Brigs, 13 Barken, zusammen 2,279 Schiffe und innere Tonnenzahl 958,600. Die registrirte (also einheimische) Tonnenzahl des Distrikts von

Chicago vom Juni 1851 betrug 23,105, wovon 707 Tonnen auf Dampfschiffe und 22,397 auf Segelschiffe kommen.

Ausser der enormen Ausfuhr von Produkten von Chicago aus, die sich in dem letzten Jahrzehnt noch verdoppelt und verdreifacht hat, werden jährlich ungeheure Heerden von Ochsen, Schafen und Schweinen nach den östlichen Märkten getrieben und auf den Eisenbahnen fortgeführt; und die unerschöpflichen Hülfsquellen dieses Staates sind noch lange nicht entwickelt und erschöpft. Bei diesem fortdauernden Anschwellen der Produktion und der Ausfuhr, so wie eines günstigen Import- und Transithandels, wird man auch die ausserordentliche Rentabilität der Illinois-Eisenbahn, namentlich der Illinois-Centralbahn, begreifen, deren Effecten auch auf den europäischen Geldmärkten zu den gesuchtesten gehören.

Noch eindringlicher und wir möchten sagen drastischer als in andern westlichen Staaten lehrt die Geschichte des Eisenbahnbaues in Illinois, dass der Staat, selbst der freieste und aus der Selbstregierung und Selbstverwaltung des Volkes ununterbrochen emporwachsende, nicht so geeignet ist als der Privatmann, der Einzelne, oder die wirthschaftliche Collectivkraft der Einzelnen, die unternehmende Gesellschaft. Schon frühzeitig, im Jahre 1836, wurden vom Staate Illinois die bedeutendsten Linien ausgeplant und in Angriff genommen, so die Illinois-Central-, die Edwardsville-Shawneetown-, die Quincy-Danville-, die Alton-Terre-Haute-, die Mount Carmel-Alton-, die Peoria-Warsaw-Bahn. Von allen diesen ist mit Ausnahme der Zweigbahn Quincy-Danville keine einzige vom Staate in Ausführung gebracht worden. Die meisten kamen mit den begonnenen Baulichkeiten in Privathände. Aber so unfähig hatte sich der Staat als Unternehmer gezeigt, dass bei den meisten selbst diese Bau-Anfänge von wenig Werth für die Privatcompagnien waren, in deren Hände sie geriethen. Erst mit den Jahren 1848 und 1849 beginnt die neue Aera der Eisenbahnbauten. Die Anticipation des Verkehrsbedürfnisses durch den Staat musste der strengen, geschäftsmässigen Routine weichen, die dem Bedürfniss nachfolgt, und bei Befriedigung desselben die Tragweite der vorhandenen Capitalkräfte abwägt. Das Resultat dieser Bewegung ist das vollendete System der heutigen, äusserst einträglichen Eisenbahnen von Illinois.

Unter den früheren Staatsbauten wurde die Central-Illinois-

Bahn, als eine Linie von nationaler Bedeutung, durch eine Schenkung von 2,500,000 Acker meist in der Umgebung der Bahn gelegenen Landes von der Bundesregierung in ihrem Bestehen gesichert. Sie beginnt bei Cairo am Zusammenfluss des Ohio und des Mississippi, läuft 120 Meilen weit direkt nördlich und theilt sich dann in zwei Zweige, von denen der eine über Peru zur äussersten nordwestlichen Ecke des Staates, der andere direkt nach Chicago läuft. In Verbindung der Mobile- und Ohio-Bahn stellt sie eine gleichförmige und direkte Linie vom Süden nach Norden dar, die in einer Ausdehnung von 900 Meilen alle Arten von Boden und Clima durchsetzt, und es dem Reisenden möglich macht in 24 Stunden vom 29. Breitengrade nördlich bis zum 42. zu gelangen. Es ist leicht begreiflich, dass eine solche Linie über ein enormes Geschäft gebieten muss.

Das heutige Schema der Eisenbahnen von Illinois ist trotz seiner Regelmässigkeit so durch Zweigbahnen complicirt, dass kaum mehr eine Geschichte der einzelnen Bahnen verfolgt werden kann, und ihre blosse Anführung unter den Namen; unter denen sie bekannt sind, eine Liste von 38 Linien ergeben würde. Seine Hauptlineatur, bestimmt durch den allmächtigen Magnet, den grosse Handelsemporien ausüben, besteht aus einer Reihe von Bahnen, die von Chicago aus meist südwestlich, dann westlich und nordwestlich, also in Form eines unregelmässigen, nach Südwesten zu vergrösserten Fächers laufen und, von geraden östlichen und westlichen Linien durchschnitten, ein riesenhaftes rautenförmiges Gitterwerk über den ganzen Staat beschreiben. Die transversalen Linien kommen von den verschiedenen Ohio-Bahnen, und schliessen auf der andern Seite an die Missouri- und Jowalinien an, so die Linien von Vincenne nach St. Louis, von Terre-Haute nach Alton, von Danville nach Quincy, von Kent nach Burlington, von Dyer nach Rock-Island und Davenport. Von den Chicagolinien sind die nach Waukegan und an die Wisconsin-Staatslinie führende, dann mehrere kürzere in einem Netzwerk an die Wisconsin-Grenze sich vertheilende Bahnen zu nennen, ferner die von Chicago nach Fulton, die von Cicago nach Bloomington und die nach Burlington über Princetown und Monmouth führenden Linien, zwischen sich ein Netzwerk von Collateralzweigen einschliessend. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass dies Eisenbahnsystem jetzt schon so vollendet ist, wie irgend eines der alten Staaten, und an umfassender Berührung aller

Gemeinden dieses grossen und noch so jungen Staates selbst das von New-York und Pennsylvanien übertrifft. Nichts Aehnliches wird uns in den nächsten Staaten begegnen, die wir unserer Betrachtung unterwerfen werden.

Die Länge der 1850 vollendeten Eisenbahnen von Illinois war 110,50 Meilen (Doll. 1,440,507 Kosten) und 1860 2,793 Meilen (Doll. 102,944,561 Kosten).

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	12,282	55,211	157,445	476,183	851,470	1,711,951
Landdistrikte	—	—	—	461,156	774,518	1,495,791
Städte: Chicago	—	—	—	4,479	29,963	109,260
Peoria	—	—	—	1,467	5,095	14,045
Quincy	—	—	—	2,319	6,902	13,632
Galena	—	—	—	1,843	6,004	8,193
Alton	—	—	—	2,340	3,581	7,338
Bloomington	—	—	—	—	1,594	7,076
Springfield	—	—	—	2,579	4,533	6,499
Aurora	—	—	—	—	1,895	6,011
Galesburg	—	—	—	—	882	5,626
Rockford	—	—	—	—	2,093	5,363
Rock-Island	—	—	—	—	1,711	5,130
Freeport	—	—	—	—	1,436	3,529
Pekin	—	—	—	—	1,678	3,467
Belleville	—	—	—	—	2,941	5,000
Joliet	—	—	—	—	2,659	5,000
Jacksonville	—	—	—	—	2,745	5,000
Belvidere	—	—	—	—	1,008	3,000
Cairo	—	—	—	—	242	3,000

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 349,53	+ 185,17	+ 202,44	+ 78,81	+ 101,06
Landdistrikte	—	—	—	+ 67,95	+ 93,13
Städte: Chicago	—	—	—	+ 569,19	+ 264,65
Peoria	—	—	—	+ 247,31	+ 155,66
Quincy	—	—	—	+ 197,63	+ 97,50
Galena	—	—	—	+ 225,77	+ 36,45
Alton	—	—	—	+ 53,03	+ 104,91
Bloomington	—	—	—	—	+ 343,91
Springfield	—	—	—	+ 71,81	+ 43,37
Aurora	—	—	—	—	+ 217,20
Galesburg	—	—	—	—	+ 537,81
Rockford	—	—	—	—	+ 156,23
Rock-Island	—	—	—	—	+ 199,82
Freeport	—	—	—	—	+ 145,75
Pekin	—	—	—	—	+ 106,61
Belleville	—	—	—	—	+ 70,01
Joliet	—	—	—	—	+ 88,04
Jacksonville	—	—	—	—	+ 82,15
Belvidere	—	—	—	—	+ 199,10
Cairo	—	—	—	—	+ 1139

Die ungeheure und in der Geschichte vielleicht einzige Vermehrung der Bevölkerung von Illinois um 349 pCt., 185 pCt. und 202 pCt. im Jahrzehnt und selbst bei vollständiger Besiedlung und organisirtem Staatsleben noch um 78 pCt. und 101 pCt. wird nach den vorhergehenden Betrachtungen dem Leser wohl erklärlich sein. Nichts kann aber so siegreich, wie Illinois, die These Carey's*) beweisen, die er gegen die Bodenrenten-Theorie von Ricardo aufstellt, dass der Mensch im Laufe der Culturgeschichte die reichsten, fruchtbarsten und die Arbeit lohnendsten Ländereien zuletzt und nicht zuerst bebaut, dass also mit der Zunahme der Bevölkerung immer mehr Reichthum und allgemeine Wohlhabenheit und nicht, wie Malthus will, immer mehr Armuth entsteht.

Auch hier sehen wir wieder die höchste Bevölkerungszunahme in den ersten Jahren der Territorial- und Staats-Begründung, die beide bei Illinois in Ein Jahrzehnt fallen. Die Städtebildung tritt aber hier erst 1840 auf, dann aber mit der Entwickelung des Eisenbahnsystems so rapid, dass sie die Gesammtbevölkerungszunahme der ersten Jahrzehnte, so enorm diese auch war, in Procentzahlen wie 569 pCt., 537 pCt, 1139 pCt. noch bei weitem übertrifft und in allen Vermehrungen der Städtebevölkerungen über die Durchschnittsnorm der Volksvermehrung der Vereinigten Staaten von 34,60 pCt. weit hinausgeht. Wenn wir früher die Territorial- und Staatsconstituirung, also die Schöpfung eines geordneten Staatswesens, als den mächtigsten Impuls der Volksvermehrung in den Vereinigten Staaten kennen gelernt haben, so tritt hier in einem jungen Lande mit weit zerstreuten, wenn auch rasch zunehmenden Ansiedlungen, offenbar bei Abwesenheit jeder anderen grossen und allgemeinen Ursache durch die Eisenbahnen hervorgelockt, die Städtebildung und ihre Volksvermehrung so rapid auf, dass die Schöpfung jener grossen Verkehrswege hier für die Städte als ein noch mächtigerer Faktor erscheint, als die Staatsconstituirung für die Gesammtbevölkerung war. Und so bedeutend der Zuwachs der Landbevölkerung auf diesen fruchtbaren Prairie- und Bottom-Ländereien selbst in den letzten Jahrzehnten noch bleibt, so tritt er gegen die Procente der Städtevermehrung doch bedeutend zurück. Im Jahre 1840 war das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Landbevölkerung wie

*) Carey, Past, Present and Future.

1,00 : 31,61, im Jahre 1869 nur noch wie 1,00 : 7,92. In weiteren zwei Decennien würde bei gleichem Fortschritt dieser Proportionen sich das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Landbevölkerung umgekekrt wie 15,77 : 1,00 stellen. Es würde also in einem jungen Ackerbaustaate in Zeit von vier bis fünf Jahrzehnten eine numerisch vorherrschende Ackerbaubevölkerung einer numerisch vorherrschenden Städtebevölkerung weichen müssen. Dies numerische Verhältniss führt aber in einem freien demokratischen Staatswesen eine vollständige Umwandlung der Machtstellungen in der Gesellschaft und in der Politik für die betreffenden Gemeinden mit sich. Dies wird in der That das Endziel der grossen Wandlung sein, welche das ganze soziale und politische Leben aller civilisirten und eisenbahnbauenden Nationen erleben muss, dass die Machtstellung der Städte in der gesellschaftlichen und staatlichen Entwickelung die entscheidende werden wird. Dem Fortschritt der Intelligenz, die in den Städten ihre Heimath hat, werden sich nicht mehr der Widerstand des Stillstehens, die Rückschritte und Velleitäten einer theils abhängigen, theils geistig stets mehr zurückbleibenden, ackerbautreibenden Bevölkerung als Bleigewichte anhängen. Aber die Städtebevölkerung wird als die mächtigere auch das Licht der Intelligenz in die Landbezirke tragen und jene Unterschiede des Bildungszustandes ganzer Klassen mehr ausgleichen, welche jeder freien politischen und wirthschaftlichen Entwickelung so gefährlich sind.[1] Es ist charakteristisch hiefür, dass die erste politische Parteigestaltung, welche den Freihandel zu ihrem Agitationsprincip erklärt, in der Stadt New-York gegründet worden ist, und nicht in den Landbezirken, die bei weitem das nächste Interesse daran haben. In den Vereinigten Staaten hat diese Bewegung freilich wie, Alles, einen ganz anderen Charakter. Die Ackerbürger haben dort nicht weniger Intelligenz, als die Städter und entschieden mehr Charakter. Die Städte, wie sie thatsächlich rasch mitten in den Ansiedlungen aus den Landsitzen entsprungen sind, gehen in das Land unmittelbar über. Der Fabrikant, der den Rohstoffen höhere Form giebt („fashioner“ Carey) kam zum Producenten der Roh- und der Nahrungsstoffe („producer of food“) nicht dieser zu jenem. Wenn dort mehr Intelligenz in den Städten entsteht in Folge höherer Formen der Arbeits-Theilung und -Combination und der Reibung der Geister,

so ist es die Concentration der Intelligenz des Landes; es sind dort nicht alte historische, vom Lande abgeschlossene Stätten der Bildung, wie in Europa, „keine Basalte und Ruinen“ der Bildung. Ob aber die Bildung aus dem Lande in der Stadt sich sammelt oder von der Stadt ins Land zieht, der grosse Wandlungsprocess wird hüben wie drüben zu ähnlichen Resultaten führen: Präponderanz der Städte, Beweglichkeit alles Capitals auch des Bodens, der grossen Nahrungs-Arbeitsmaschine, feinere Articulation und vielseitigeres Ineinandergreifen der Interessen der Städte und des Landes.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		12,037,412.	21,245,030.
	Werth	Doll.	96,133,290.	432,531,072.
Werth an Nutzvieh		Doll.	24,209,258.	73,434,621.
Butter		B.-Pfd.	12,625,543.	28,337,516.
Käse		-	1,278,225.	1,595,358.
Wolle		-	2,150,113.	2,477,563.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	4,972,286.	15,159,343.
Wachs und Honig		B.-Pfd.	869,444.	1,390,154.
Weizen		Bushel.	9,414,575.	24,159,500.
Roggen		-	83,364.	981,322.
Wälschkorn		-	57,646,984.	115,296,779.
Hafer		-	10,087,241.	15,336,072.
Gerste		-	110,795.	1,175,651.
Buchweizen		-	184,504.	345,069.
Taback		B.-Pfd.	841,394.	7,014,230.
Hopfen		-	3,551.	7,129.
Flachs		-	160,063.	32,636.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	82,814.	112,624.
Irländische Kartoffeln		-	2,514,861.	5,799,964.
Süsse Kartoffeln		-	157,433.	341,443.
Wein		Gallonen.	2,997.	47,093.
Heu		Tonnen.	601,952.	1,834,265.
Kleesaat		Bushel.	3,427.	16,687.
Grassaat		-	14,300.	202,808.
Flachssaat		-	10,787.	11,202.
Ahornzucker		B.-Pfd.	248,904.	131,751.
Ahornsyrup		Gallonen.	8,354.	21,423.
Sorghum		-	—	797,096.
Seidencocons		B.-Pfd.	47.	436.
Obst		Doll.	446,049.	1,145,936.
Gartenprodukte		-	127,494.	418,195.
Häusliche Manufakturen		-	1,155,902.	933,815.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte. Total	Doll.	16,534,272.	56,750,000.
Mehlarten	-	5,781,485.	18,104,804.
Spirituosen	-	—	3,204,176.
Ackerbaugeräth	-	761,970.	2,552,165.
Bretter	-	1,324,484.	2,275,124.
Biere	-	—	1,309,180.
Kohlen	-	—	964,187.
Schuh und Stiefel	-	78,925.	963,052.
Möbeln	-	357,203.	837,609.
Drucksachen	-	18,475.	753,973.
Gusseisen	-	347,180.	605,428.
Licht und Seife	-	184,739.	386,742.
Leuchtgas	-	—	342,142.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	247,595.	307,500.
Wollengut	-	370,870.	266,230.
Leder	-	337,384.	150,000.
Bleierze	-	—	72,953.
Baumwollgut	-	—	15,987.

Durchschnittlicher Handel, Schifffahrt u. s. f. in Perioden von 5 Jahren.

	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheim.	Fremde.	Gesammte		Amerikanisch.	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1846—1850	50,004	1	50,005	7,525	731	786	1,517
1851—1855	217,780	—	217,780	30,180	9,452	809	10,261
1856—1860	1,415,592	62	1,415,654	196,092	15,453	15,453	73,381

Hätten wir an der Hand unserer Statistik die Theorie von Malthus widerlegen wollen,*) dass die Bevölkerung, wo ihr

*) Es scheint dies in Deutschland und selbst in Berlin, wo so viel volkswirthschaftliche Intelligenz verbreitet wird, durchaus nicht überflüssig zu sein. Wenn wir hören, dass der Abgeordnete Kirchmann den verheiratheten Arbeitern Enthaltung von ihren ehelichen Pflichten predigt und das lächerliche und unsittliche Zweikindersystem empfiehlt, so müssen wir wahrlich seine volkswirthschaftliche Unkenntniss und seine Propaganda dafür bedauern. Die Naturgesetze der menschlichen Gesellschaft verlangen keine Unsittlichkeit vom Individuum. Lasst sie nur frei und ohne Fessel wirken und sie werden eine schönere soziale Harmonie schaffen, als der büreaukratische Blödsinn Europa's je vermocht hat.

keine Hindernisse in den Weg treten, schneller anwachse, als der Wohlstand und die Erzeugung von Nahrungsmitteln, dass also unabwendbar mit der Zunahme der Bevölkerung deren Armuth zunehmen müsse, so hätten wir hundertfach und auf jeder Seite dieses Werkes Gelegenheit dazu gehabt. Denn es giebt weder in der Vergangenheit noch in der Gegenwart ein Land, wo der Vermehrung der Bevölkerung weniger Hindernisse in den Weg treten, wie in den Vereinigten Staaten. Unter diesen Staaten zeigt aber gerade Illinois die rapideste Volkszunahme. Noch im letzten Jahrzehnt von 1850—1860 ist eine Zunahme von 101,06 pCt., also eine Verdoppelung in dieser kurzen Frist eingetreten. Wie steht es nun hier in diesem jungen Lande mit dem Schritthalten des Wohlstandes und der Nahrungserzeugung? Es kann die Theorie von Malthus nicht glänzender widerlegt werden, als wenn wir hier nur einige Hauptposten der Produktion und ihrer Zunahme in einem Jahrzehnt mit der der Bevölkerung in derselben Zeit zusammenstellen:

Zunahme der Gesammtbevölkerung v. Illinois v. 1850—1860	101,06	pCt.
- des Werths der Ackergüter - -	350,00	-
- - der Industrieprodukte -	243,22	-
- - des Schlachtviehes -	204,08	-
- - des Getreides (77,527,463 Bushel zu 157,293,393 Bushel	102,88	-

Zu ähnlichen Resultaten kann aber unser Leser bei allen Staaten kommen, wenn er sich die Mühe nimmt, aus unserer Statistik die betreffenden Zunahmen von Jahrzehnt zu Jahrzehnt procentisch zu berechnen.

Ueberblicken wir die Produktion von Illinois für unsern besondern Gesichtspunkt, so sehen wir, dass dessen Eisenbahnsystem im Einklang mit seiner allgemeinen Verbreitung über alle einzelnen Theile des Staates, auf alle Berührungspunkte der Gütererzeugung in Stadt und Land befruchtend einwirkte, dadurch, dass es für alle diese die Wege nach allen Märkten eröffnet hat. In keinem der bisher von uns betrachteten Staaten ist eine so gleichmässige Zunahme aller Produktionszweige, des Getreides, der Saaten, der Feldfrüchte, des Viehstandes und seiner Produkte so gut, wie der allgemeinen und städtischen Industrie zu finden wie in Illinois. Für die wenigen Ausnahmen liegen die Gründe nahe zur Hand, so für Flachs, dessen Cultur

überhaupt in den Vereinigten Staaten eher ab-, als zugenommen hat, da dieselbe eigenthümlicher Bedingungen der Bodenbearbeitung und der nachfolgenden Behandlung bedarf, die in den alten Culturländern entwickelter und bereiter sind; für Ahornzucker in Folge der gelichteten Wälder; für die häuslichen Manufakturen in Folge der raschen Entstehung der Fabrikanlagen und der gesteigerten Einfuhr; für Leder- und Woll-Fabrikation in den Folgen der mächtigeren Concurrenz routinirter Fabrikation in den benachbarten älteren Staaten. Wie fast die gesammte Gütererzeugung, so sind auch Handel und Schifffahrt in allen Zweigen in rasch steigender Zunahme begriffen. Die bedeutendste Produktion und dessen Zunahme findet unstreitig in Weizen und Schlachtvieh statt. Für Wolle ist die Produktion gross, die Zunahme aber geringer, ein Beweis, dass im letzten Jahrzehnt mehr Ackerland als Wiesenland zur Verwendung gekommen. Taback, Wein und Hopfen sind in sichtlicher Zunahme. Von der Gartencultur blüht die Obstcultur am meisten. Unter den Produkten der allgemeinen Industrie zeigen diejenigen, die den ersten Bedürfnissen dienen, wie Mehl, Ackerbaugeräthe, Bretter, Schuh und Stiefel u. s. w. die höchsten Ziffern. So ist im Ganzen die Natur der Gütererzeugung von Illinois die eines rasch und in voller Kraft sich entwickelnden Ackerbaustaates, und trägt auch die städtische Produktion noch diesen Charakter an sich. Es ist etwas überaus Gesundes und Vollsaftiges in dem Gesammtbild seiner Entwickelung, seines Ackerbaues und seiner Industrie, seines Handels und seiner Schifffahrt und der gleichzeitigen hohen Zunahme der Bevölkerung von Stadt und Land. Für die Thatsache der reissenden Zunahme der Städte-Bildung und ihrer Bevölkerung im Rahmen von zwei Jahrzehnten ist kein anderer grosser und allgemeiner Faktor vorhanden, als die raschen Bauten eines alle Theile des Landes berührenden Eisenbahnsystems. Diese Industrie selbst aber, welche die grosse Maschinerie des Verkehrs geschaffen, ist ein glänzendes Zeugniss privater Energie im Gegensatz zu staatlicher Schwäche. Während der übereilte Bau von Eisenbahnen in der Mitte der dreissiger Jahre von Seiten des Staates mit aufgedrängten englischen Capitalien nicht blos zu geringen und theilweise nutzlosen Bauanfängen, sondern auch zum Bankerotte geführt hat, dessen Passiva schliesslich doch die taxenbezahlenden Privaten decken müssen, und decken werden, so gut, wie es Pennsylvanien gethan, so haben die pri-

vaten Eisenbahngesellschaften im Zeitraum eines Jahrzehnts diesen ganzen grossen Staat mit einem Eisenbahnnetz bedeckt, das wie ein ausgebreitetes Gefässsystem in allen Theilen des Landes Nahrung zuführt und Stoffwechsel erzeugt, und für die meisten Linien eine so fruchtbare Einträglichkeit aufweist, wie die Eisenbahnen fast keines andern Staates.

Wiskonsin.

Wiskonsin, mit einem Areal von 53,924 Quadratmeilen oder 34,511,360 Ackern, zwischen den nördlichen Breitengraden 42° 30′ — 46° 58′ und den Längengraden 87° 08′ — 92° 54′ gelegen, ist den 30. April 1836 als Territorium und den 6. August 1846 als Staat in die Union aufgenommen worden, ist also einer der jüngsten Staaten derselben; er grenzt nördlich an Michigan's kleinere Nordhalbinsel und an den See Superior; mit seiner Ostgrenze bildet er die westliche Küstenlinie des Michigansee's; westlich grenzt er im Norden an Minnesota, im Süden an Jowa; und mit seiner Südgrenze schliesst er sich in gerader Messungslinie an Illinois an. Seine politische Hauptstadt ist Madison. Diese ganze Lage zeigt schon seine reichen Verbindungen durch das Seegebiet mit den alten Culturstaaten des Ostens, durch seinen Anschluss an Illinois mit dem cultivirteren Westen und dem Mississippigebiete und durch seine westliche Grenze mit dem noch unbebauten halbwilden Westen. So ist er jetzt in der That im Norden der westlichste Staat, der als Wächter und Pionier der Cultur das ungeheure noch unbebaute Gebiet der Mitte Amerika's eröffnet. Die bedeutendste Stadt ist der Seehafen Milwaukee; südlich von demselben wetteifern mit dessen Handel die Hafen Racine und Kenosha und nördlich die Hafen Washington und Sheboygan. Milwaukee war früher in dem Seedistrikt von Chicago mit einbegriffen, bildet aber seit 1850 einen eigenen Distrikt. Seine Küstenlinie erstreckt sich am See Michigan von Scheboygan, wo der Distrikt Mackinac beginnt, bis Kenosha in einer Ausdehnung von hundert Meilen, und begreift die oben genannten Seehäfen in sich. Das Hinterland im Westen dieser Häfen des Michigansee's ist ein reiches Ackerbauland, das grosse Getreideerndten ergiebt, und Wiesenland mit Grasbau und Wollzucht, aber als junges Land eine bedeutende Einfuhr

erheischt. Diese übertrifft daher namentlich in den vorigen Jahrzehnten die Ausfuhr bedeutend. Es liegen uns aus dem Jahre 1851 Daten zur Hand, die wir hier zur Veranschaulichung des Handels dieser Häfen zusammenstellen wollen.

Seehandel der Häfen Wiskonsins im Jahre 1851.

		Einfuhren.	Ausfuhren.	Entrirung.
Sheboygan	Doll.	1,304,961.	121,705.	730.
	(Total Doll. 1,426,666.)			
Port Washington	Doll.	904,400.	139,450.	
	(Total Doll. 1,043,850.)			
Kenosha (früher Southport) . .	Doll.	1,306,856.	661,228.	856.
	(Total Doll. 1,968,084.)			
Racine	Doll.	1,473,125.	1,034,590.	
	(Total Doll. 2,507,715.)			
Milwaukee	Doll.	14,571,371.	2,607,824.	1,351.
	(Total Doll. 17,179,195.)			
Der gesammte Seedistrikt . .	Doll.	19,560,713.	4,564,779.	5,000.
	(Total Doll. 24,125,510.)			

Es ist aus dieser Tabelle ersichtlich, dass die Einfuhr in diesem Jahre fast $\frac{4}{5}$ der gesammten Handelsbewegung dieses Distriktes ausmacht. Die Einfuhr besteht in assortirten Artikeln, Salz, Manufakturen, Haushaltartikeln u. s. w. Für die Ausfuhr können wir aus einer Tabelle der Jahre 1850 und 1851 folgende Artikel anführen: Mehl, Schweinefleisch, Rindfleisch, Weizen, Hafer, Gerste, Wälschkorn, Wolle, Häute, Schweinefett, Pottasche, Blei, Bretter, Latten, Schindeln, Fische. Und zwar figuriren unter diesen Artikeln Mehl, Weizen, Häute und Blei mit den höchsten Zahlen und unter den Häfen Milwaukie als der bedeutendste Ausfuhrhafen, nach ihm Racine und Kenosha.

Milwaukee liegt am gleichnamigen Flusse, der bei seiner Mündung in den Michigansee einen guten Hafen bildet, für dessen Verbesserung zur Aufnahme grösserer Schiffe die Legislatur Doll. 10,000 bestimmt hat, und der hier eine kleine Bay bildet, die durch ihre Lage die Schiffe vor allen Winden ausser den östlichen schützt. Die Stadt liegt theils am Flusse, theils längs der hohen Felsenufer, die weit vom See aus gesehen werden. Ausser den Vortheilen des Hafens bietet sie dem Handel auch ein wichtiges Ausgangsthor nach dem Westen als Anfangspunkt der Milwaukee-Mississippi-Eisenbahn, die mitten durch die reichen

Ackerbaugebiete Wiskonsin's bis Dubuque oder Prairie du Chien an den Mississippi führt. Von der reissenden Zunahme der Schifffahrt dieses Hafens geben uns Vergleichungen älterer und neuerer Daten ein interessantes Zeugniss. Am 30. Juni 1851 giebt der offizielle Bericht die registrirte Tonnenzahl des ganzen Seedistriktes auf 2,946 Tonnen, darunter für Dampfschiffe 287 Tonnen und für Segelschiffe 2,659 Tonnen, vom Ende des Jahres auf 6,526 Tonnen an.*) Für den Hafen von Milwaukee allein aber giebt die Handelskammer dieser Stadt für die Jahre 1862 und 1863 folgende Angaben.

	1862.		1863.	
	Zahl.	Tonnenzahl.	Zahl.	Tonnenzahl.
Dampfschiffe	7.	2,546.	8.	5,353.
Schraubenschiffe	—	—	69.	38,541.
Barken	8.	3,487.	70.	28,883.
Brigs	8.	2,481.	20.	6,225.
Schooner	107.	19,330.	405.	81,769.

Eine ähnliche Vergleichung, die die Ausfuhr des Hafens an Produkten, Mehl, Weizen, anderem Getreide, Rindfleisch, Schweinefleisch, Speck, Schweinefett, Talg, Butter, Wolle u. s. w. betrifft und uns durch eine neuere offizielle Statistik ermöglicht wird, zeigt, wie rasch dies junge Land innerhalb zehn Jahre seine Produktenausfuhr vermehrt hat, die früher so gering gegen die Einfuhr ausfiel. Wir haben oben gesehen, dass im Jahre 1851 die Ausfuhren im Hafen von Milwaukee Doll. 2,607,824 betrugen, von fast denselben Artikeln betrug die Ausfuhr dieses Hafens im Jahre 1862 Doll. 20,787,336, also eine zehnfach vermehrte Produktion für den Export, den das Hinterland dieses Hafens innerhalb eines Jahrzehnts aufzuweisen hat.

Nach einer Berechnung, die wir nach Frachtberichten der Milwaukee-Eisenbahnen angestellt haben, stellt sich auch in der That der Unterschied des Einfuhr- und Ausfuhr-Geschäfts nicht mehr so bedeutend heraus, wie im Jahre 1851, wo er noch Doll. 14,571,371 Einfuhr zu Doll. 2,607,824 Ausfuhr betrug; dieselbe zeigt aber zugleich die unerhörte Zunahme der Handelsbewegung dieser Stadt. Danach betrug die Ostwärts-Fracht von Ackerbau-

*) Es ist hier offenbar ein Fehler in den Zahlen, da sich die Tonnenzahl in einigen Monaten nicht verdoppelt haben kann.

und Waldprodukten im Jahre 1863 auf der Milwaukee-Prairie du Chien-Eisenbahn (also die Ausfuhr) Doll. 31,329,681, auf der Milwaukee-La-Crosse-Bahn Doll. 37,221,456, dagegen die Westwärts-Fracht von Manufakturen und Rohmaterialien (also meist Einfuhr) auf der Milwaukee-Prairie du Chien-Bahn Doll. 77,274,056 und auf der Milwaukee-St.-Paul-Bahn Doll. 96,395,941.

Wie die Stadt Milwaukee durch Eröffnung eines grossen gewinnreichen Marktes alle schlummernden, schaffenden Kräfte des Landes wach rief, und für die zerstreuten Pioniere der einströmenden Einwanderung ein Mittelpunkt des Gütertausches wurde so hat sie auch zuerst die eherne Zauberruthe der Eisenbahn mitten in die Wildnisse des Westens gelegt. Der Bau der Milwaukee-Mississippi-Eisenbahn wurde von der Stadt Milwaukee im Jahre 1850 unternommen und von Milwaukee über Whitewater nach Rakriver geführt und zwar war dies das erste grosse Werk der Verkehrsvermittelung in diesem Staate. Sein Ziel, das jetzt erreicht ist, war Dubuque, oder die Prairie du Chien am Mississippi. Die Bahn führt durch fruchtbares Ackerland und Gegenden von ausnehmender landschaftlicher Schönheit. Eine Bevölkerung, die 1840 noch nicht mehr als 30,945 Köpfe zählt, wuchs in zehn Jahren bis zu 305,391, also um fast 900 Prozent. Die Eisenbahnzeit beginnt hier mit 1850 nach der Geschichte des Baues, aber mit diesem Jahre beginnt auch, mit Ausnahme von Milwaukee und Watertown, die gesammte Städtebildung dieses Staates, der in ein paar Jahrzehnten aus einer Wildniss, die kaum der Indianer verlassen, in einen Culturstaat mit allem Comfort und allem Fortschritt modernen Lebens umgewandelt worden ist. Es tritt wohl nirgends die Wirkung der Eisenbahnen auf die Bevölkerungsgesetze rascher zu Tage, wie in diesem Staate.

Das heutige Eisenbahnsystem Wiskonsins ist ein sehr einfaches. Die meisten und wichtigsten Linien beginnen von Milwaukee, und zwar transversal durch Wiskonsin nach dem Westen gehend und am Mississippi endend: die Milwaukee-Dubuque-Bahn (234,40 Meilen, Doll. 7,500,000 Kosten) und die Milwaukee-La-Crosse-Bahn (199,89 Meilen Doll. 7,400,000 Kosten), südlich an die Illinois-Staatslinie, die Milwaukee-Illinois-State-Line (40,00 Meilen, Doll. 1,830,073 Kosten) nordwestlich die von Milwaukee nach Sun-Prairie (57,22 Meilen, Doll. 1,498,762 Kosten) und, wie es nach neueren Karten scheint, ein Zweig derselben von Watertown nach Columbus. Aehnliche westwärts vom Seeufer aus

führende Bahnen sind die von Racine nach Beloit (69,00 Meilen, Doll. 2,242,581 Kosten), dann die von Kenosha nach Genoa laufende (28,30 Meilen, Doll. 1,069,000 Kosten). Diese westlichen Bahnen werden parallel mit dem Seeufer von einer von Norden nach Süden gehenden Bahn durchschnitten; nach neueren Karten beginnt diese bereits bei Greenbay am Ende der Greenbay und geht vertikal durch das Land bis Janesville zur Illinois-Staatslinie; in unsrer Statistik ist sie nur bis von Fond du Lac nach der Illinois-Staatslinie aufgeführt (147,00 Meilen, Doll. 7,123,282 Kosten). Von Linien ähnlicher Richtung ist ausser kleinen Collateralzweigen an der südlichen Grenze, die an das Netzwerk von Nord-Illinois anschliessen, noch die Linie von Fort Warren noch Mineral-Point zu nennen, die von der Südgrenze des Staates nach Norden geht (32,00 Meilen, Doll. 1,813,927 Kosten).

Man sieht, es ist ein einfaches Schema westlicher Linien, von der Basis des Seeufers ausgehend, die von einer nördlichen Linie durchschnitten werden und sich unter sich und mit den Bahnen des benachbarten Illinois verzweigen. Ausser der Förderung des Ackerbaues haben diese Eisenbahnen nicht wenig beigetragen, den Holzreichthum der waldigen Thäler dieses Landes in Form von Brettern, Schindeln u. s. f. auf den Markt zu bringen, und das rasche Aufblühen der Ansiedlung meist neuer Heimstätten deutscher Einwanderung zu befördern. — Die Länge der Eisenbahnen 1850 in Betrieb war 20,00 Meilen, Doll. 612,382 Kosten) und 1860 922,61 Meilen (Doll. 33,555,606 Kosten).

	Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.			Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.	
	1840	1850	1860	1840—1850	1850—1860
Gesammtbevölkerung	30,945	305,391	775,881	+ 886,88	+ 154,06
Landdistrikte	29,015	256,049	598,661	+ 782,47	+ 133,80
Städte: Milwaukee	1,712	20,061	45,246	+ 1071,78	+ 125,54
Racine	—	5,107	7,822	—	+ 53,16
Janesville	—	3,451	7,703	—	+ 123,21
Madison	—	1,525	6,611	—	+ 333,51
Oshkosh	—	—	6,086	—	6,086
Fond du Lac	—	2,014	5,450	—	+ 170,60
Watertown	218	1,451	5,302	+ 565,59	+ 220,60
Beloit	—	2,732	5,000	—	+ 83,01
Kenosha	—	3,455	5,000	—	+ 44,71
Green Bay	—	1,923	4,000	—	+ 108,00
Prairie du Chien	—	—	4,000	—	4,000
La Crosse	—	—	3,000	—	3,000
Mineral Point	—	2,584	3,000	—	+ 16,09
Dodgeville	—	2,117	3,000	—	+ 41,71
Columbus	—	1,248	3,000	—	+ 140,38
Portage-City	—	1,674	3,000	—	+ 80,17

Wir sehen übereinstimmend mit der Geschichte des Eisenbahnbaues dieses Staates die gesammte Städtebildung, ausser Milwaukee, (denn die Ziffer Watertowns [1840—1850] von 218 ist eine Dorfzahl) mit 1850, also mit dem Beginn des Eisenbahnbaues eintreten und sich in so rapider Volksvermehrung entwickeln, dass alle Procente ausser den von Mineral-Point weit über der amerikanischen Norm von 34,60 pCt. zu stehen kommen, und in Zeit von einem Jahrzehnt 15 Städte in einer Wildniss entstanden sind. —

Trotzdem, dass in Wiskonsin die Eisenbahnen zunächst dem Absatz der Ackerbauprodukte und der Waldprodukte zu Gute kamen, stellt sich in zwei Jahrzehnten das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Landbevölkerung so wie es in andern Staaten kaum in vier bis fünf Jahrzehnten zu stehen kam. Es verhielt sich 1840 die Städtebevölkerung von Wiskonsin zur Landbevökerung wie 1 : 15,03 und 1860 wie 1 : 3,37. Die Zunahme der Produktion, die diejenige der Bevölkerung noch ums Doppelte und Dreifache übertrifft, erklärt aber, wie wir sehen, diese Wunder hinreichend.

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern { Zahl der Acker		2,976,658.	7,869,170.
Land in Ackergütern { Werth	Doll.	28,528,563.	131,117,082.
Nutzthiere. Werth des Bestandes	-	4,897,385.	17,807,366.
Butter	B-Pfd.	3,633,750.	13,651,053.
Käse	-	400,283.	1,104,459.
Wolle	-	253,963.	1,011,915.
Schlachtvieh. Werth	Doll.	920,178.	3,368,710.
Wachs und Honig	B.-Pfd.	131,005.	215,193.
Weizen	Bushel.	4,286,131.	15,812,625.
Roggen	-	81,253.	888,534.
Wälschkorn	-	1,988,979.	7,565,290.
Hafer	-	3,414,672.	11,059,270.
Gerste	-	209,692.	678,992.
Buchweizen	-	70,887.	67,622.
Taback	B.-Pfd.	1,268.	87,595.
Hopfen	-	15,930.	135,587.
Flachs	-	68,393.	21,644.
Bohnen und Erbsen	Bushel.	20,657.	99,804.
Irländische Kartoffeln	-	1,402,077.	3,848,505.
Süsse Kartoffeln	-	879.	2,345.

		1850.	1860.
Wein	Gallonen.	113.	9,511.
Heu	Tonnen.	275,662.	853,799.
Kleesaat	Bushel.	483.	3,848.
Grassaat	-	5,003.	26,383.
Flachssaat	-	1,191.	4,256.
Ahornzucker	B.-Pfd.	610,976.	1,584,406.
Ahornsyrup	Gallonen.	9,874.	83,003.
Sorghum	-	—	19,253.
Obst	Doll.	4,823.	76,096.
Gartenprodukte	-	32,142.	207,153.
Häusliche Manufakturen	Doll.	53,624.	128,423.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	7,293,068.	28,500,000.
Mehlsorten	-	3,536,293.	8,161,183.
Bretter	-	1,218,516.	4,836,159.
Schuh nnd Stiefel	-	289,998.	901,944.
Biere	-	—	702,812.
Ackerbaugeräth	-	187,353.	563,855.
Leder	-	181,010.	498,462.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	124,790.	384,600.
Gusseisen	-	114,214.	377,301.
Möbeln	-	177,377.	366,525.
Bleierze	-	—	325,368.
Licht und Seife	-	149,374.	187,010.
Drucksachen	-	28,698.	180,444.
Wollengut	-	60,105.	167,600.
Spirituosen	-	—	101,346.
Gas	-	—	94,176.
Fische (Wallfisch)	-	—	83,512.
Eisenerze / Roheisen	-	—	40,000.

Jährlicher Handel im Zeitraum von sieben Jahren.

Jahre.	Werth der Ausfuhren. Einheimische.	Werth der Ausfuhren. Fremde.	Werth der Ausfuhren. Gesammte.	Werth der Einfuhren.	Clarirte Tonnenzahl. Amerikanische	Clarirte Tonnenzahl. Fremde	Clarirte Tonnenzahl. Gesammte
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1854	30,464	—	—	49,174	—	—	—
1855	174,057	—	—	48,150	8,149	400	8,549
1856	345,493	—	—	27,694	32,912	2,710	35,622
1857	522,044	—	—	5,817	46,086	2,806	48,892
1858	543,280	—	—	106,604	24,694	4,807	29,501
1859	699,088	—	—	28,946	58,054	5,215	63,269
1860	187,111	—	—	3,425	49,497	2,006	51,503

Die obigen Tabellen sprechen so laut für sich selbst, dass sie keiner Erläuterungen bedürfen. Ausser Flachs und Buchweizen zeigen alle Ackerbauprodukte eine so unerhörte Zunahme, dass sie die bedeutende der Bevölkerung noch übertrifft und fast noch drastischer die Hungertheorie von Malthus widerlegt, wie die Produktionszunahme von Illinois. Die allgemeine Industrie zeigt enorme Zunahme in allen Zweigen; und wir treffen hier zugleich, mit dem Vorhandensein einer zahlreichen deutschen Bevölkerung zusammenfallend, eine weit bedeutendere Vertretung der höheren Fabrikation, als in Staaten, wie Michigan mit vorherrschend anglosächsischer Bevölkerung. Die hohen Ziffern und die Zunahme der häuslichen Manufakturen so gut, wie die noch so bedeutende Produktion von Ahornzucker, bedeuten, dass grosse Ackerbaudistrikte mit ungerodeten Wäldern vom Zufluss städtischer Fabrikation noch nicht berührt werden. Im Handel ist eine dauernde Zunahme des heimischen Exports, auffallend ist nur die geringe Ziffer von 1860. Diese kann jedoch durch die schon eingetretene politische Gährung und gesellschaftliche Gefahr dicht vor dem Bürgerkrieg erklärt werden. Die grossen Schwankungen der Einfuhr machen die Richtigkeit der Angaben etwas zweifelhaft. Sind sie jedoch nur annähernd richtig, was wir der Detaillirung wegen nicht bezweifeln, so geben sie eine schöne Illustration im Vergleich mit der heimischen Ausfuhr für die rasche Umkehr des Verhältnisses beider, die wir schon oben angedeutet. Im Jahre 1854 übertrifft die Einfuhr noch die heimische Ausfuhr; von da ab schwillt aber die letztere immer höher an und stellt eine glänzende Bilanz zu Gunsten dieses Staates dar. Entsprechend diesem Verhältnisse sehen wir auch die einheimische Rhederei die fremde (canadische) bei weitem übertreffen. — Alles Zeugnisse, dass die staunenswerthe Zunahme dieser Bevölkerung mit dem Eintritt des Eisenbahnbaues von dem reissenden Wachsthum ländlicher, wie städtischer Produktion, des Handels und der Schifffahrt noch übertroffen wurde.

Jowa.

Jowa, zwischen den nördlichen Breitengraden 40° 40′ bis 43° 30′ und den Längengraden 90° 12′ — 96° 53′ gelegen, den 12. Juni 1838 als Territorium und den 3. März 1845 als Staat in die

Union aufgenommen, mit einem Flächenraum von 55,045 Quadratmeilen oder 35,228,800 Ackern und der politischen Hauptstadt Des-Moines-City, bildet ein grosses dem Quadrat sich näherndes Oblong, nördlich mit ganzer Breite und in gerader Vermessungslinie an Minnesota und südlich in gleicher Weise an Missouri grenzend; seine östliche an Wiskonsin im Norden und an Illinois im Süden anschliessende Grenze und seine westliche in Norden an Dacotah und im Süden an Nebraska stossende Grenzlinie stellen natürliche Grenzen von mäandrischer Linie dar, durch zwei grosse Ströme, die sich erst oberhalb St. Louis vereinigen, gebildet, den Mississippi im Osten und den Missouri im Westen.

Es hat dieser Staat sein Eisenbahnsystem erst in der letzten Hälfte des Jahrzehnts von 1850 bis 1860 begonnen, aber nicht so weit entwickelt, dass er eine einzige ostwestliche oder nordsüdliche Central-Linie vollendet hätte. Es verdienen seine Eisenbahnen so kaum den Namen eines Systems; sie erscheinen eher als blosse Sporen und Ausläufer benachbarter östlicher Staaten, die alle von der Basis des Mississippistromes beginnen. Es sind folgende: von Burlington nach Ottumwa (93,30 Meilen, Doll. 2,492,758 Kosten) von Cedar Rapids nach Redman (25,35 Meilen, Doll. 612,359 Kosten), von Clinton nach Cedar Rapids (82,11 Meilen, Doll. 1,860,251 Kosten) von Dubuque nach Cedar Falls (111,8 Meilen, Doll. 2,836,833 Kosten) von Farley nach Marion (51,00 Meilen, Doll. 1,351,790 Kosten) von Keokuk nach Eddyville (92,00 Meilen, Doll. 2,879,615 Kosten), von Keokuk nach Fort Madison (25,20 Meilen, Doll. 1,022,306 Kosten) von Eddyville nach Oskaloosa (12,00 Meilen, Doll. 120,000 Kosten), von Davenport nach Grinnell und eine Zweigbahn dieser Linie von Wilton über Muskatine nach Sigourny zusammen 187 Meilen (Doll. 6,318,721 Kosten). Trotzdem unsere Statistik nur bis 1860 reicht, ist auf Lloyds neuer Karte von 1863 die Linie von Eddyville nach Oskaloosa und die von Washington nach Sigourney (Wilton-Muskatine-Linie) nicht angegeben; dagegen die Cedar-Rapids-Redman-Bahn westlich von Redman bis Marshall verlängert gezeichnet.

Die Länge der Eisenbahnen betrug 1860 679,77 Meilen (Doll. 19,494,633 Kosten).

Jowa ist ein fruchtbares Land, dessen Charakter dem Wiskonsins sehr ähnlich, das aber nur zum kleinsten Theile angebaut ist,

trotz seiner günstigen Lage am Mississippistrom. Der Mangel centraler Linien hat nicht wie in Wiskonsin die produktiven Kräfte im Innern geweckt; und weder die Bevölkerung, noch die Produktion zeigt die enorme Zunahme dieses Nachbarstaates, mit dem es in vielen Beziehungen verglichen werden kann. Wir werden diese Vergleichung bei Gelegenheit des Städtewachsthums wieder aufnehmen, da sie einen interessanten Gesichtspunkt für unsere Frage bietet.

	Bewegung der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.			Procentzahlen etc.	
	1840	1850	1860	1840—1850	1850—1860
Gesammtbevölkerung	43,112	192,114	674,913	+ 345,85	+ 251,14
Landdistrikte	—	165,501	602,289	—	+ 263,91
Städte: Dubuque	—	3,108	13,012	—	+ 318,66
Davenport	—	1,848	11,267	—	+ 509,68
Keokuk	—	2,478	8,136	—	+ 228,33
Burlington	—	4,082	6,706	—	+ 64,28
Muskatine	—	2,540	5,324	—	+ 109,60
Jowa-City	—	1,582	5,214	—	+ 229,52
Des Moines-City	—	502	3,965	—	+ 689,54
Farmington	—	2,074	3,500	—	+ 68,75
Columbus-City	—	1,183	3,000	—	+ 153,59
Fairfield	—	1,899	3,000	—	+ 57,97
Montrose	—	1,723	3,000	—	+ 74,11
West-Point	—	1,248	2,500	—	+ 100,32
Fort Madison	—	1,509	2,000	—	+ 32,53
Wapello	—	937	2,000	—	+ 113,41

Wir sehen auch hier ein Entstehen der Städte überhaupt erst im Jahrzehnt, in dem Eisenbahnen gebaut wurden; und zwar entstanden diese alle in dem Terrain längs des westlichen Mississippiufers, wo die Eisenbahnlinien liegen. Betrachten wir die Bevölkerungszahlen an sich, so sehen wir die beiden grossen Faktoren ihrer Zunahme, die Staatsconstituirung und den Eisenbahnbau, in der schnellen Aufeinanderfolge von zwei Jahrzehnten; und zwar erweist sich hier der erstere Faktor als der mächtigere, der die Bevölkerung um + 345,85 pCt. anschwellen lässt, während der zweite nur eine Zunahme um + 251,14 pCt. erzeugt. Sehen wir aber näher zu, so wirkt der Eisenbahnbau ebenso mächtig auf die Volksvermehrung der Städte, die mit Ausnahme der von Fort Madison, überall die Norm von 34,60 pCt. weit übersteigt, wie in den übrigen Staaten; auf die Vermehrung der Zahl der Städte haben die Eisenbahnen hier nicht denselben Effekt, so dass die Vermehrung der Gesammtbevölkerung um 251,14 pCt. hauptsächlich den Landdistrikten zu Gute kommt, die allein ohne die Städte sich in diesem Jahrzehnt, um + 263,91 pCt. vermehrt haben, so dass also in Bezug auf dieselben die Zunahme der gesammten Städtebevölkerung eher eine Verminderung der Gesammtbevölkerung darstellt, die der Differenz von + 251,14 pCt. und + 263,91 pCt. gleichkommt. Die Ursache dieses Verhältnisses liegt darin, dass die Eisenbahnen, die in diesem Staate nur Ausläufer der Bahnen der benachbarten Linien bilden, nur wenige Theile des Landes berühren, dass nur in diesen Städtebildung und Städtevermehrung d. h. Märkte entstanden, dass aber die Hauptwirkung auf den grossen Körper des Staates durch diese Vorgänge an seiner östlichen Grenze in einer gesteigerten Ackerbauproduktion und damit einer weit höheren Vermehrung der Landbevölkerung als der der Städte zusammengenommen bestand.

Es tritt hier jene Erscheinung ein, die wir schon bei den Canälen berührt haben, dass die industrielle und kommerzielle Bedeutung der Endpunkte, welche eine Verkehrsstrasse verbindet, ihren Werth und ihre Wirkung auf Produktion und Bevölkerung bedingt. Die Eisenbahnen Jowas reihen sich unter die unvollendeten Eisenbahnen ein; und wir haben in allen westlichen Staaten gesehen, dass die in den Jahren 1836 und 1837 begonnenen und unvollendet gelassenen Eisenbahnen ausser dem finanziellen Ruin der Staaten auch nicht die Wirkung auf das

Bevölkerungsgesetz üben konnten, die dem Bau dieser Verkehrsstrassen sonst auf dem Fusse folgt, dass die Eisenbahnzeit dieser Staaten vielmehr erst mit dem Jahrzehnt von 1840—1850 beginnt, in dem die Eisenbahnbauten von privaten Compagnien wieder aufgenommen und vollendet wurden. Dies Verhältniss wird uns recht klar werden, wenn wir Jowa mit Wisconsin vergleichen. Es ist gar nicht abzusehen, weshalb Jowa nicht dasselbe Wachsthum in denselben Jahren in Stadt und Land, in Industrie und Handel zeigen sollte, wie Wisconsin, wenn wir auf die Unterschiede ihrer Eisenbahnen keine Rücksicht nehmen. Denn alle Bedingungen desselben, Clima, Fruchtbarkeit des Bodens angrenzende bedeutende Wasserstrassen, und fast gleichzeitige Territorial- und Staatsconstituirung, ja sogar fast derselbe Flächeninhalt und die arrondirte, dem Quadrat sich nähernde Gestalt, sind in beiden Staaten überraschend ähnlich, wobei Wisconsin noch den Nachtheil hat, dass es hoch in die Eisregion des Nordens hinauf reicht. Vergleichen wir diese Bedingungen in beiden Staaten mit der Zunahme der Städtebevölkerung und der der Eisenbahnen, so ergeben sich folgende Verhältnisse. Wisconsin wurde 1836 Territorium, Jowa 1838. Wisconsin wurde 1846 Staat, Jowa schon 1845. Wisconsin hat 53,924 Quadratmeilen, Jowa 55,045. Die Städtebevölkerung Wisconsins war 1850 49,342 und 1860 177,220, die Jowas 1850 nur 26,713 und 1860 nur 72,624. Die Länge der Eisenbahnen Wisconsins war 1850 20,00 Meilen und 1860 922,61, dieselbe in Jowa 1850 00,00 und 1860 nur 679,77. Dazu kommt, dass Wisconsin zwei Eisenbahnen hat, die das ganze Land von Osten nach Westen durchschneiden und eine Linie, die durch den Staat von Norden nach Süden geht. Abgesehen davon, verhält sich im Jahre 1860 die Länge der Eisenbahnen Jowas zu der Wisconsins wie 1,00 : 1,35, die Zahl der Städtebevölkerung Jowas aber zu der Wisconsins wie 1,00 : 2,44.

In beiden Staaten beschränkt sich aber die Städtebildung lediglich auf das Terrain, das von Eisenbahnen durchschnitten wird, wie sie auch überhaupt erst in dem Jahrzehnt auftritt, in dem Eisenbahnen gebaut wurden, in Wisconsin von 1840 bis 1850, in Jowa von 1850 bis 1860.

Entsprechend den obigen Berechnungen stellt sich in Jowa das Verhältniss der Städtebevölkerung zu der Landbevölkerung im Jahre 1850 wie 1,00 : 6,15 und im Jahre 1860 wie 1,00 : 8,29.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		2,736,064.	9,429,389.
	Werth	Doll.	16,657,567.	118,741,405.
Nutzvieh. Werth		Doll.	3,689,275.	21,776,786.
Butter		B.-Pfd.	2,171,188.	11,526,002.
Käse		-	209,840.	901,220.
Wolle		-	373,898.	653,030.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	821,164.	4,403,463.
Wachs und Honig		B.-Pfd.	321,711.	952,552.
Weizen		Bushel.	1,530,581.	8,433,205.
Roggen		-	19,960.	176,055.
Wälschkorn		-	8,656,799.	41,116,994.
Hafer		-	1,524,345.	5,879,653.
Gerste		-	25,093.	216,524.
Buchweizen		-	52,516.	216,524.
Taback		-	6,041.	312,919.
Hopfen		B.-Pfd.	8,242.	1,797.
Flachs		-	62,660.	28,888.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	4,775.	45,570.
Irländische Kartoffeln		-	276,120.	2,700,515.
Süsse Kartoffeln		-	6,243.	50,938.
Wein		Gallonen.	420.	3,706.
Heu		Tonnen.	89,055.	707,260.
Kleesaat		Bushel.	342.	1,564.
Grassaat		-	2,096.	69,432.
Ahornzucker		B.-Pfd.	78,407.	248,951.
Ahornsyrup		Gallonen.	3,162.	97,751.
Sorghum		-	—	1,993,474.
Seidencocons		B.-Pfd.	246.	217.
Obst. Werth		Doll.	8,434.	131,234.
Gartenprodukte. Werth		-	8,848.	141,549.
Häusliche Manufakturen. Werth		-	221,292.	314,016.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	3,551,783.	14,900,000.
Mehlsorten	-	2,019,448.	6,950,949.
Bretter	-	470,760.	2,378,529.
Schuhe und Stiefel	-	56,533.	335,296.
Ackerbaugeräthe	-	37,550.	280,037.
Biere	-	—	221,495.
Spirituosen	-	—	81,830.

		1850.	1860.
Gusseisen	Doll.	8,200.	187,425.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	6,200.	186,720.
Wollengüter	-	112,454.	167,960.
Bleierz	-	—	160,500.
Möbeln	-	51,805.	157,491.
Drucksachen	-	5,450.	140,213.
Licht und Seife	-	—	113,170.
Leder	-	24,550.	81,760.
Leuchtgas	-	—	55,900.
Kohlen	-	—	6,500.

Das Bild der Gütererzeugung, das aus den obigen Thatsachen hervorgeht, zeigt vollkommen die vorherrschenden Gruppen und Richtungen, die wir in der obigen Darstellung bezeichnet haben. Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Vermehrung der Ackerbauprodukte ist bei weitem überwiegend. Die Zunahme in allen Artikeln pflanzlicher und thierischer Produktion ist ausserordentlich; bei den Getreidearten aber ist diese am bedeutendsten. Die Taback-Cultur nimmt zu; Hopfen- und Flachs-Bau ist im Abnehmen. Auch hier finden wir die Zunahme der Weinproduktion, die so häufig, wie auch in Europa, mit der der Taback-Cultur zusammenfällt. Die Zunahme und die bedeutenden Ziffern des Ahornzuckers und der häuslichen Manufakturen zeigen, dass noch bedeutende Walddistrikte mit vereinzelten Ansiedlungen vorhanden sind.

Die allgemeine, mehr städtische Produktion zeigt denselben Modus, wie die Zunahme der Städte. An sich betrachtet ist, wie die Zunahme der Bevölkerung der vorhandenen Städte, so hier die Zunahme der vorhandenen Produktion sehr bedeutend; auch nehmen neue in Angriff genommene Produktionen rasch zu. Vergleichen wir aber die Ziffern ihrer Werthe mit denen der Ackerbauproduktion, so fallen diese so gering aus, wie die der gesammten Städtebevölkerung in Vergleich zu denen der Landbevölkerung. Einzelne Artikel wie Weizen, Butter, Nutzthiere zeigen fast so grosse oder grössere Ziffern wie der Gesammtwerth der Produkte der allgemeinen Industrie (1,530,581 und 8,433,205 — 2,171,188 und 8,433,205 — 3,689,275 und 21,776,786 zu 3,551,783 und 14,900,000). Für den Handel fehlt uns jedes statistische Material.

Wir sehen in diesem Staat die Wirkung der Eisenbahnen

auf die Bevölkerungsgesetze in positiver Weise thätig, wie in andern Staaten, aber abgeschwächt durch den unvollendeten Zustand derselben und das geringe Areal, dass sie bedecken. In negativer Weise haben wir ihre Erscheinungen durch Vergleich mit einem Nachbarstaate erhärtet, der in allen seinen und den Vereinigten Staaten eigenthümlichen Culturbedingungen so viele und mannigfaltige Aehnlichkeit mit Jowa besitzt, dass die Vergleichungspunkte beider Staaten für die ganze Culturgenese das Spiel der hier wirkenden Kräfte in neuer Weise beleuchten.

Minnesota.

Minnesota, zwischen den nördlichen Breitengraden 43° 30′ bis 49° 00′ und den Längengraden 89° 36′ — 96° 53′ gelegen, den 3. März 1849 als Territorium und den 14. Mai 1858 als Staat in die Union aufgenommen, mit einem Flächenraum von 83,531 Quadratmeilen oder 53,459,840 Ackern und der politischen Hauptstadt St. Paul, grenzt im Norden an die britischen Besitzungen, im Osten an den Staat Wisconsin, im Süden an den Staat Jowa, im Westen an das Territorium Dacotah. Natürliche Grenzen bilden im Osten der Mississippifluss, sein Nebenfluss St. Croix, der St. Louis-Fluss und der Lake Superior, im Westen der Redriver des Nordens auf 200 Meilen hin, weiterhin der Bois- des-Sioux-Fluss; im Süden und Norden ist der Staat meist durch Vermessungslinien begrenzt. Seine nördlichen, westlichen und südwestlichen Nachbarländer sind meist Wildniss; nur im Osten und Südosten stösst er an die cultivirten und angesiedelten Striche von Wisconsin und Jowa.

Für unsere Frage hat der Staat Minnesota keine unmittelbare Bedeutung, da er keine Eisenbahnen in Betrieb hat. Als Gegenbild aber, wieweit die Städteentstehung und deren Wachsthum ohne Eisenbahnen in neuen Staaten vorwärts schreitet, mag er unsere Aufgabe in negativer Weise beleuchten. Auch soll uns die Betrachtung seiner statistischen Verhältnisse zur Vervollständigung sämmtlicher Culturbilder der Vereinigten Staaten dienen; und wir werden zu demselben Zwecke später auch den ganz jungen Staaten und Territorien eine kurze Besprechung widmen.

Was bis jetzt von Minnesota bekannt ist, werden wir am

besten durch einen Auszug aus einer Schrift von Th. Rawlings über Minnesota und British-Columbia und einen Abschnitt aus dem Bericht des amerikanischen Schatzsekretairs über fremden und einheimischen Handel von 1864 gewinnen.

„Die ununterbrochenen Bassins des St. Lawrence, des Mississippi und des See's Winnipeg*) bilden eine ungeheure dreieckige Ebene auf der ein Boden der mannigfaltigsten Art und Vegetation eine gleichförmige geologische Unterlage sedimentärer Felsen bedeckt. Dies unermessliche innere Bassin durch die Gebirgszüge der Meeresküsten eingeschlossen und einen Flächenraum von 2,500,000 Quadratmeilen umfassend, gipfelt in Minnesota, als der Spitze, von der aus seine divergirenden Thäler sich nach ihren Ausgängen an den Meeresküsten abdachen, die gemeinsame Quelle und Mitte von der aus diese drei grossen Ströme nach dem Ocean ausstrahlen. „Minnesota sitzt als Königin am Ursprung des Mississippi." (W. H. Seward.)

„Der Mississippistrom, im Norden von Minnesota entspringend giebt 900 Meilen seines Wassers an seinen Mutterstaat, von denen 400 Meilen schiffbar sind, mit Ausnahme von zwei Unterbrechungen, bis er den Anfang ununterbrochener Schifffahrt unterhalb der Fälle von St. Anthony erreicht. Von da ab beginnt er mit majestätischerem Gang, sammelt in seinem Busen den Handel von fünfzehn Staaten und strömt in den Golf von Mexico in einer Ausdehnung seines Laufes von 2,187 Meilen von St. Paul (Minnesota) ab, und umfasst in seinem Bassin ein Areal von 1,217,562 Quadratmeilen, eine Bevölkerung von 13,000,000 und eine Uferlinie von 35,644, von denen sieben Achtel seinen schiffbaren Nebenflüssen angehören.

„Minnesota mit seinen unermesslichen Ebenen im Innern und seinen herrlichen Wasserstrassen, welche es in der Länge und Breite durchströmen, bietet die besten Mittel für den inneren Verkehr. Durch den Mississippi kann Minnesota vom äussersten Süden Baumwolle, Zucker und Reis beziehen, von den mittleren Staaten Getreide, Taback und Früchte, von den nördlichen Gegenden Pelze jeglicher Art. Durch den Mississippi kann es seine Produkte nach New-Orleans und von da nach Europa schicken, oder es kann seine Produkte auf den Seen und dem

*) Der Winnipegfluss entspringt in British Columbia aus dem See und mündet in den Lake Superior.

St. Lawrencestrom nach dem Atlantischen Ocean oder auf den Eisenbahnen nach Osten senden. Für die nächsten Jahre werden aber seine Consumenten die Schwesterstaaten sein. Unter dem Heimstättegesetz, das 1862 den Congress passirt hat, bietet Minnesota einen weit grösseren Flächenraum für freie und unentgeltliche Ansiedlung auf öffentlichen Ländereien, und ist besser geeignet durch Boden, Clima und Lage in Bezug auf die inneren Handelsstrassen für den Ackerbau, als irgend ein anderer westlicher Staat. Minnesota umfasst beinahe 54 Millionen Acker Land. Von diesem ganzen Areal sind nur ohngefähr 7,000,000 Acker durch Ansiedlung und Kauf Eigenthum geworden und einige 10,000,000 Acker für Schulen, Eisenbahnen u. s. w. bewilligt worden, so dass nahezu 37,000,000 Acker, ein Areal, etwas kleiner als ganz Neuengland, heute der freien Ansiedlung unter der Wirkung der Heimstättebill offen steht. Drei Viertel dieser Oberfläche besteht aus wellenförmigem Grasland (rolling prairie) mit eingestreuten Hainen, Eichenwaldungen und Säumen von hartem Bauholz, bewässert von zahllosen See'n und Strömen und bedeckt mit einem warmen dunklen Boden von grosser Fruchtbarkeit. Der Rest, der den hohen Bezirk nördlich vom Lake Superior (die Deutschen nennen ihn dort Obersee) und westlich von den Quellen des Mississippi umfasst, ist besonders werthvoll wegen der reichen Mineralstriche an den Ufern des letzteren und der Fichtenwaldungen, welche dessen Quellengebiet bedecken und unerschöpflichen Vorrath von Brettern liefern. Das Clima ist herrlich und eines der gesundesten und fruchtbarsten des ganzen Continents. Obwohl der Winter kalt ist — seine mittlere Temperatur ist gleich der von Newhampshire — so ist seine Strenge doch ausserordentlich gemildert durch die äusserste Trockenheit der Luft, indem der durchschnittliche Regenfall nur ein Sechstel von dem Neuenglands beträgt. Die Sommer dagegen sind sehr warm und ihre mittlere Temperatur ist gleich der des südlichen Pennsylvaniens. Die Regenfälle in dieser Jahreszeit sind reichlich und fehlen nie, trotzdem dass die Luft dabei verhältnissmässig trocken bleibt.*) Professor Maury erklärt es für den

*) Ueber diese Beobachtung Rawlings darf man sich nicht wundern, denn indem ein Theil des Landes abgedacht, die Ebenen aber überall mit Seen und Flüssen durchsetzt sind, so findet sich hier ein wundervolles natürliches Drainirungssystem vor. — Anm. d. V.

bestbewässerten unter den westlichen Staaten. Es ist gleich frei von den heftigen Zugwinden von Kansas, wie von den Fieberfrösten und den Krankheiten, die sich bei feuchter Atmosphäre und schwererem, nicht so gründlich drainirtem Boden einstellen.

„Minnesota ist wahrscheinlich der beste Weizen-Staat der Union mit Ausnahme vielleicht von Californien. Die Statistik seiner Weizenerndte von 1860 zeigt einen Durchschnittsertrag von 22 Bushels auf den Acker und von 1859 von 19 Bushels — ein Resultat, das mit der bemerkten Ausnahme die Haupt-Weizen-Staaten um 50 bis 300 Prozent überbietet. So war z. B. in Jowa 1859 die Durchschnittserndte 4½ Bushels auf den Acker, in Ohio 7½ Bushels. Illinois erzeugt nach einer hohen Autorität des Landes jährlich nicht mehr als 8 Bushels auf den Acker; und 15 Bushels auf den Acker wird als ungewöhnlicher Ertrag der besten Weizenstaaten betrachtet. Die verhältnissmässige Verschonung von Krankheiten und Insecten, deren sich Minnesota erfreut, von Uebeln, welche die Weizenerndten anderer Staaten zerstören, giebt ihm für die Cultur dieses werthvollen Stapelproduktes einen grossen Vortheil. Man hat oft geglaubt, Minnesota liege zu nördlich für Getreide. Dies ist ein grosser Irrthum gegründet auf den volksthümlichen Trugschluss, dass der Breitengrad das Clima beherrsche. Aber die Climate werden nach der Westküste des Continents zu wärmer, und obwohl seine Winter kalt sind, so sind doch die Sommer von Minnesota so warm, wie die des südlichen Ohio; und mancher Leser wird erstaunen, wenn er erfährt, dass die mittlere Sommerwärme von St. Paul genau dieselbe ist, wie die von Philadelphia, das fünf Grade südlicher liegt, und während der sechs Monate des Wachsthums bedeutend wärmer, als die von Chicago, drei Grade südlicher. Die Bodenprodukte bestätigen die Angaben der meteorologischen Register der Armee. Die Durchschnittserndte von Getreide war 1860 35⅔ Bushels auf den Acker und 1859 in einem schlechten Jahre 26 Bushels. In Vergleich damit erzeugte in dem letzteren Jahre Jowa nur 22½ Bushels auf den Acker und Ohio die Königin der Getreidestaaten nur 29 Bushels. In Illinois, dessen Hauptstapelprodukt Getreide ist, hat Lincoln, der Präsident der Vereinigten Staaten, 1859 in einer Rede über den Ackerbau behauptet, dass die Durchschnittserndte von Jahr zu Jahr 20 Bushels auf den Acker nicht übersteige."

So viel zur Charakteristik dieses für die Zukunft so hoffnungs-

vollen und für eine Einwanderung von Norddeutschen, Skandinaviern und Engländern so geeigneten Landes. Die schaffenden Kräfte desselben werden aber erst erwachen und zum vollen Austrag kommen, die Früchte leicht erreichbare Märkte finden, Städte über Nacht aufwachsen und moderne Industrie und Cultur an den Stätten aufblühen, die kaum der Indianer verlassen hat, wenn die in Angriff genommenen Eisenbahnen vollendet sind, wenn vor allem der grosse Vorwurf ausgeführt ist, der schon seit Jahren die unternehmenden Capitalisten der britischen Besitzungen beschäftigt, eine grosse internationale Eisenbahnlinie von Pembina in Minnesota nach dem stillen Ocean zu führen, die in Verbindung mit Eisenbahnlinien Minnesota's, Wiskonsins u. s. f. eine grosse transversale Route vom atlantischen bis zum stillen Ocean in der grössten Breite Amerikas herzustellen im Stande ist. Diese Route würde mitten durch Minnesota führen. Die reichen fruchtbaren Bottomländereien seines westlichen Theils längs des nördlichen Redriverflusses, auf denen heute noch die Dacotahindianer jagen, die heute noch wilde Büffelheerden zerstampfen, würden dann bald für die Cultur von den kräftigen und betriebsamen Pionieren dieses Staates gewonnen werden; und in einigen Jahrzehnten sich die grosse Zukunft erfüllen, die Seward diesem Staate verheissen hat. Diese Linie würde das für die nördlichen Gebiete werden, was die nationale Pacificeisenbahn für die mittleren. Ueber die Aussichten dieses Unternehmens wird uns am besten der offizielle Bericht des Schatzsekretairs, den uns die Regierung zur Verfügung gestellt, aufklären.

„Die öffentliche Meinung in Canada und in England hat schon lange Maassregeln verlangt, um das centrale British-Amerika wie der fruchtbare Gürtel des Territoriums, das sich von Canada und dem Lake-Superior bis zu den Felsengebirgen erstreckt, jetzt genannt wird, zu colonisiren. Es umfasst die Thäler des nördlichen Redriver- und des Saskatchewan-Flusses, welche zum hydrographischen System der Hudsonsbay gehören, und im Charter der Hudsonsbay-Compagnie inbegriffen sind."

„Die Ansiedlung Selkirk am nördlichen Redriver wurde 1812 gegründet und hat eine Bevölkerung von 10,000 — eine fleissige, gesittete und wohlgeordnete Gemeinde. Fort Garry in dieser Ansiedlung ist das nordamerikanische Hauptquartier der Hudsonsbay-Compagnie. Die Posten dieser Compagnie, mehr denn fünfzig an der Zahl haben die beherrschenden Lagen dieses unermess-

lichen Flächenraums inne, der im Osten von der Hudsonsbay und dem Lake-Superior, im Westen von den Felsengebirgen und im Norden vom arktischen Ocean begrenzt wird. Der Pelzhandel dieses ungeheuren Territoriums sammelt seine jährlichen Produkte am nördlichen Redriver in Fort Garry; und von diesem Punkte aus werden die Waaren und Vorräthe durch die jährlichen Reisen der berittenen Streif-Brigaden nach den entferntesten Posten vertheilt. Vor dem Jahre 1858 wurden die Einfuhren und die Ausfuhren der Hudsonsbay-Compagnie hauptsächlich auf der schwierigen und gefährlichen Route der Hudsonsbay und des Nelsonflusses oder über zahllose Hindernisse zwischen dem Lake Superior und dem Redriver auf der britischen Seite der internationalen Linie transportirt. Im Jahre 1858 wurden aber Materialien von den schiffbaren Wassern des Mississippi herbeigeschafft, um ein Dampfschiff auf dem Redriver zu bauen; und 1862 befuhren zwei solche Schiffe diesen Strom. In Folge dessen hat der Handel, der vordem zwischen St. Paul und Selkirk bestand, bedeutend zugenommen. Die Einfuhr von Central-British-Amerika für den Bedarf der Hudsonsbay-Compagnie und die Ansiedler von Selkirk beträgt jährlich Doll. 500,000, während die durchschnittliche jährliche Ausfuhr, fast ausschliesslich Pelzwerk, Doll. 1,000,000 beträgt.

„Es ist jetzt wohl bekannt, dass der Nordwesten von Minnesota, das Land, das von der Selkirk-Ansiedlung bis zu den Felsengebirgen und der Breite 49° bis 53° in der Länge 94° und bis zur Breite 53° an der Pacificküste reicht, für die Erzeugung von Getreide und thierischer Produkte so günstig ist, wie irgend ein nördlicher Staat, dass die mittlere Temperaturlinie von Frühling, Sommer und Herbst, die in den 42. und 43. Parallelen von New-York, Michigan und Wisconsin beobachtet ist, genau durch Fort Snelling und durch das Thal von Saskatchewan bis zum 55. Breitengrade an der Pacificküste gezogen werden muss, und dass von den nordwestlichen Grenzen Minnesota's an dieser ganze Distrikt von British-Amerika in allen Richtungen von den schiffbaren Wasserstrassen durchwunden wird, die im Winnipeg convergiren. So günstig diese Thatsachen auch für Ackerbau-Ansiedlungen sprachen, hätten sie ohne die heftige Aufregung der Goldentdeckungen doch verfehlt, die Politik der Hudsonsbay-Compagnie zu revolutioniren. Im Jahre 1858 nahm eine Colonne von Abenteurern ihre Richtung nach

dem Bette und den Quellen des Frazerflusses. -- Die Organisirung von British-Columbia folgte; und es wurde bald bestätigt, dass die reichsten und ausgedehntesten Goldfelder des nordwestlichen britischen Amerika — die Cariboo-Minen — so weit in den Felsengebirgen liegen, so weit hinauf bis zu den äussersten Quellen des Frazerflusses, dass sie in Wirklichkeit leichteren Zugang von Selkirk aus, als von der Küste des Pugetsundes bieten. Endlich fand man, dass die Nebenflüsse des Saskatchewan- und des Peace-Flusses auf der östlichen Flanke der Felsengebirge auch goldhaltig seien, während in der Richtung nach Osten gegen Canada und den Lake Superior zu sich nicht weniger als 100,000,000 Acker fruchtbaren Landes ausstrecken und für Getreidecultur bestimmt sind, sobald sie die Auswanderung erreicht. Die englische und canadische Erforschung bestätigte auch zu Gunsten dieses Distrikts, dass dessen durchschnittliche Erhebung über den Meeresspiegel weit geringer sei, als auf dem amerikanischen Territorium, dass dort die Felsengebirge in der Breite abnehmen, während die Pässe keine Schwierigkeit bieten, dass die Versorgung mit Regen reichlich und die Kohlen- und Kiesel-Formationen von grösserer Ausdehnung seien, als weiter südlich, und dass das Clima, Dank des grösseren Einflusses der Winde vom stillen Ocean, die durch die Gebirgseingänge zuströmen, und der geringeren Höhe, kein materielles Hinderniss für civilisirte Ansiedlung biete."

„Die Hudsonsbay-Compagnie wurde 1863 reorganisirt, um den Erfordernissen der königlichen und der provinzialen Politik in Central-British-Amerika zu genügen: „„in Uebereinstimmung (um das Circular des neuen Direktoriums zu citiren) mit dem industriellen Geist des Zeitalters und dem reissenden Fortschritt, welchen die Colonisation in den an die Territorien der Hudsonsbay-Compagnie angrenzenden Ländern hat."" Während die gegenwärtige, äusserst wirkungsvolle Organisation des Pelzhandels fortgesetzt und sogar noch ausgedehnt werden soll, hat die Compagnie beschlossen, sich aller möglichen Triebfedern für rasche Colonisation des Saskatchewan-Thalgrundes und der Golddistrikte an den Quellen der Flüsse Columbia, Frazer, Saskatchewan und Peace zu bedienen. Eine Telegraphenlinie von St. Paul nach Pembina und von da durch Selkirk und die Felsengebirge nach der Pacificküste wurde zuerst als besondere Unternehmung für das Jahr 1864 angezeigt. Dann eine Verbindung der Selkirk-

Ansiedlung mit St. Paul durch eine Eisenbahn und mit Fort William an der britischen Küste des Lake Superior wird wirksamen Beistand erhalten im Wetteifer mit Amerikanischen und Canadischen Unternehmungen. Die Dampfschifffahrt wird auf den See Winnipeg und den Saskatchewan-Fluss ausgedehnt werden. Man hat die Systeme der Landvermessungen und unentgeltlicher Anweisungen von Land an Colonisten, die in den Vereinigten Staaten herrschen, vorgeschlagen und die Compagnie behält abwechselnd Strecken und Sektionen von Land für die zukünftigen Eisenbahnbauten zurück, da so bald als möglich und ausführbar eine Eisenbahn unternommen werden wird, welche durch die Colonien von Central-British-Amerika und British-Columbia laufen soll. Es liegt in der Macht der modernisirten Hudsonsbay-Compagnie und ist der wohlausgedachte Plan, den Lake Superior und die Küste des stillen Oceans durch einen Cordon von Ansiedlungen zu verbinden und den Bau von zweitausend Meilen Eisenbahn auszuführen, zu gleicher Zeit mit der Ankunft der Bevölkerung und als sicheres Mittel, im nordwestlichen britischen Amerika oder dem Zwischenraum zwischen dem Seeufer von Canada und dem des nördlichen stillen Oceans die Ansiedlung zu ermuthigen."

„Die internationale Eisenbahn (wie sie passend genannt werden kann, bis die Entwicklung von British-Amerika eine direkte Verbindung mit Canada erlaubt) wird ein Lieblingsplan der englischen Capitalisten auf diesem Continent bleiben, wie die Union-Pacific-Eisenbahn zu ihrem Vortheil die Energie des Gouvernements und der Bürger der Vereinigten Staaten vereinigt. Diese beiden Unternehmungen werden daher dem Bau von Eisenbahnen am Golf und von Seerouten nur um ein Jahrzehnt vorausgehen. Alle vier Routen werden geboten durch die Bedürfnisse einer Bevölkerung von 8,000,000 Menschen, von deren dauernder Niederlassung in den durchschnittlichen Breiten von 35°, 40°, 45° und 50° und zwischen dem 95. Längengrad und der Küste des stillen Oceans die nächsten fünfundzwanzig Jahre Zeuge sein werden."

Wir haben absichtlich diesen grossen Plan der internationalen Eisenbahn in der offiziellen Ausführung des Schatzamtes mitgetheilt, obgleich sie zunächst eine britische Unternehmung ist. Aber da sie zunächst an das Eisenbahnsystem Minnesota's, das im Bau begriffen und an das bis zu seiner östlichen Grenze

bereits vorgedrungene Wiskonsins anschliesst, so wird ihr Bau in den Vereinigten Staaten zunächst dem Staat Minnesota zu Gute kommen, ja selbst eine ganz nördliche Route zwischen dem amerikanischen Seegebiet und der Hudsonsbay direkt zwischen British-Columbia und Canada würde der internationalen Route, die sich südlich um die amerikanischen See'n biegt, keinen Abbruch thun, so lange diese unermesslichen nördlichen Wüsten nicht dieselbe Cultur und Bevölkerung wie die Staaten der Union erlangt haben. Der Punkt des Anschlusses der internationalen Eisenbahnlinie an das Minnesotasystem würde, wie gesagt, Pembina am Redriverflusse genau am Endpunkte der nordwestlichen Ecke von Minnesota sein, wo dann in diesem Staate die „Minnesota und Pacific-Eisenbahn" beginnen würde. Es ist klar, dass durch diese Unternehmungen und die rasch vorwärtsschreitende Colonisation jener fruchtbaren britischen Gebiete durch die Hudsonsbay-Compagnie Minnesota in einigen Jahrzehnten da ein reiches wohlangesiedeltes Hinterland erhalten wird, wo heute noch eine Wüste liegt, dass es ein zweites fruchtbares und rasch emporblühendes Hinterland am Territorium Dacotah hat und in diesen Beziehungen unermessliche Vortheile vor andern westlichen Staaten, wie Nebraska und Kansas, besitzt, in deren Rücken unwirthbare Sandwüsten und kahle, hohe Felsengebirge liegen. Ueber das Minnesota-Eisenbahnsystem finden wir in unserer Statistik folgende Angaben.

„Der Staat hatte 1860 noch keine Eisenhahnen in Betrieb, aber mehrere Linien waren bereits vermessen und bedeutende Summen auf Graduirungen u. s. w. verwendet. Es sind alles Eisenbahnen mit Landbewilligungen und vier derselben Staatseisenbahnen. Ihre Verhältnisse waren folgende:

Eisenbahnen.	Meilenzahl.			Ackerland bewilligt.	Staatshülfe vorgeschossen.
	Projektirt.	Ausgelegt.	Gradirt.		
					Doll.
Minnesota u. Pacific	622	338	62,50	2,384,640	600,000
Süd-Minnesota . . .	180	138	37,50	729,600	575,000
Transit	268	175	50,00	1,129,120	500,000
Minneapolis und Cedarvalley	112	112	69,25	150,000	600,000
Root-River	79	79	20,25	105,781	—
St. Paul u. Dunluth	171	171	—	500,000	—

Nach einer offiziellen Karte in unserem Besitz zu schliessen, scheinen bis jetzt nur zwei kleine Strecken in Betrieb zu sein, die von Winona nach Mankato an der Südostecke des Staates und die von St. Paul nach St. Cloud, von der Mitte der Ostgrenze nach dem Herzen des Staates zu.

Für unsere Frage sind selbstredend alle diese Unternehmungen von keinem Einfluss und wir werden nur in negativer Weise an der Bevölkerungsstatistik dieses Staates sehen, wie weit in gegebenen Zeiträumen die Städtebildung auch ohne Eisenbahnen vorschreitet.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.			Prozentzahlen etc.
	1850	1860	1850–1860
Gesammtbevölkerung	6,077	172,123	+ 2,732.37
Landdistrikte	2,423	133,400	+ 5,405.57
Städte: St. Paul . . .	1,338	10,401	+ 677.35
St. Anthony .	656	3,258	+ 396.64
Minneapolis .	—	2,564	—
Stillwater . . .	621	2,000	+ 222.05
Mendota . . .	—	2,000	—
Rochester . .	—	2,000	—
Winona	—	2,000	—
Preston	—	2,000	—
Wabashaw . .	—	2,000	—
Pembina . . .	1,000	1,500	+ 50.00
St. Cloud . .	—	1,500	—
Faribault . . .	—	1,500	—
St. Peter . . .	—	1,000	—
Humboldt . .	—	1,000	—
Mankato . . .	—	1,000	—
Carver-City .	—	1,000	—
Caledonia . . .	—	1,000	—
Waterville . .	—	1,000	—

Wir sehen hier den Process der Städtebildung in geringerem Maasse vor sich gehen, wie die Zunahme der Landbevölkerung, umgekehrt wie in den eisenbahnbesitzenden nördlichen Staaten. Nur Jowa mit seinen unvollendeten Eisenbahnen zeigt dasselbe Verhältniss, aber in weit geringerem Grade. Wenn in Jowa das

Verhältniss der Stadtbevölkerung zur Landbevölkerung 1850 wie 1,00 : 6,15 und 1860 wie 1,00 : 8,29 war, so ist es in Minnesota 1850 wie 1,49 : 1 und 1860 wie 1 : 3,44. Hier wo der Faktor der ersten Ansiedlung und Territorialconstituirung allein gewirkt, sehen wir die Bevölkerung sich um die ersten Centren St. Paul, St. Anthony, Stillwater und Pembina sammeln und daher die grössere Zahl der Bewohner dieser Städte im Verhältniss zur dünnen Landbevölkerung. Bei allem Mangel grosser Verkehrswege, wie der Canäle und Eisenbahnen, schlägt die weitere so reissende Volksvermehrung entschieden zu Gunsten der Landdistrikte aus, wobei wir nicht verschweigen können, dass uns die runden Zahlen der Städte, die dort in der Regel eher höher als niedriger gegriffen werden, stark zweifeln lassen, ob die Städtebevölkerung 1860 nur so gross war, wie sie unsere Tabelle giebt; es sind gewiss noch nicht mehr als Dörfer oder Landstädtchen (townships).

Eine andere Betrachtung drängt sich aber auf, wenn wir diesen Staat, einen der jüngsten kaum aus der Wildniss herausgeborenen, in seiner Städtebildung beim Mangel von Canälen und Eisenbahnen mit den alten Sklavenstaaten vergleichen, die es trotz ihres Alters und trotz Canälen und Eisenbahnen in der Städtebildung nicht weiter gebracht haben, wie dieses nördliche Kind unter den Staaten. Wir wollen zur Vergleichung einen der ältesten herausgreifen. Tennessee, das 1790 als Territorium und 1796 als Staat aufgenommen wurde und 1860 bereits Eisenbahnen in einer Länge von 1,197.97 Meilen aufzuweisen hat, besitzt 1860 keine höhere Städtebevölkerung als 34,786, während Minnesota, das erst 1849 Territorium und 1858 Staat wurde ohne Eisenbahnen 1860 eine Städtebevölkerung von 38,723, also vier Tausend mehr als jener alte Staat erreicht hat. Solche Resultate, bei denen man als Rechnungsfehler von runden Durchschnittszahlen dreist diese 4000 abziehen mag, scheinen die Wirkung der Eisenbahnen und Canäle auf das Bevölkerungsgesetz auf den ersten Anblick in Zweifel zu setzen; zumal da dies kein einzelnes Beispiel bleibt, sondern ähnliche Thatsachen uns bei allen alten und jüngeren Sklavenstaaten (vor 1860) in Menge aufstossen werden. In der That aber ist es nur eine thatsächliche Bewährung der Schlussfolgerungen, die wir nach volkswirthschaftlichen Gesetzen aus der Wirkung jener grossen Verkehrswege auf das Bevölkerungsgesetz gezogen. Wie wir die Vermehrung der Bevölkerung überhaupt auf die Vermehrung der

Produktion oder wir können auch sagen auf Capitalbildung zurückgeführt, so haben wir die Einflüsse der Eisenbahnen auf die Städte-Bildung und -Vermehrung, auf die Befreiung des Menschen von der Herrschaft des alten grossen Landbesitzes von dem Einfluss dieser Verkehrswege auf die Produktionsweise abhängig gemacht. Wo daher eine Produktionsweise wie die grosse Agrikultur mit Sklavenarbeit, welche die höheren Formen der Arbeits-Theilung und -Combination, wie sie in den Städten wachsen, nicht aufkommen lassen, wo der grosse Landbesitz durch diese Institutionen gegen die auf freie Arbeit basirte moderne Industrie fast ebenso selbstherrlich und nationalgewaltig emporgehoben wird, wie der Besitz des feudalen Adels im Mittelalter, durch jenes Recht der rohen Gewalt, das heute noch über den intelligentesten Stamm des deutschen Volkes als Gesetz proklamirt wird, da kann das Spiel jener Gesetze zu keiner Wirkung kommen, da werden die Eisenbahnen nur den Personenverkehr erhöhen und dem Transport jener Stapelprodukte zu Gute kommen, deren ausschliessliche Erzeugung sich gerade der Städtebildung feindlich erweist; sie werden also im höchsten Falle, indem sie die Bildung näherer Märkte für diese befördern, die Bevölkerung der wenigen vorhandenen Städte rascher vermehren, aher nicht zu jener rapiden Städtebildung Veranlassung geben, die wir mit ihrem Auftreten in allen freien Staaten beobachten konnten. Dass aber diese Störungen und Bildungshemmnisse moderner Cultur in Staaten wie Maryland und Virginien nicht so sichtbar sind, beweist nichts dagegen. Dort ist eben die Produktionsweise der Sklaverei wirthschaftlich schon lange machtlos und grossentheils aufgegeben gewesen, ehe noch Eisenbahnen gebaut wurden und hat nur politischen Bestand gehabt. Es sind also, wenn auch abgeschwächt, die Wirkungen jenes Gesetzes eingetreten.

Es ist das Schauspiel dieses mächtigen Wachsthums freier Staaten im Norden des amerikanischen Continents fast bis zu den ewigen Eisregionen hin gewiss etwas Erhebendes, und findet seine Analogie im Wachsthum der Cultur im gemässigten Norden Europas. Im gemässigten Norden liegt die immer neu pulsirende Culturkraft aller Völker; dort ist es, wo die im Süden so leicht erschlaffende Energie der Menschheit sich immer wieder stählt und erfrischt und mit männlicher Arbeit des Körpers und Geistes Capital schafft und das Volkswachsthum fördert, während auf

beiden von uns angezogenen Continenten alte reiche Culturstaaten dem Wüstenzustande der Volks-Verarmung und -Verminderung entgegengehen, wenn nördlicher Einfluss und nördliche Einwanderung sie nicht retten.

In einem Staate wie Minnesota kann nur ein kräftiges, ausdauerndes und hartarbeitendes Geschlecht fortkommen. Wo dieses aber eine solche Fülle reichen Bodens und glücklicher Naturbedingungen für Ackerbau und Industrie vorfindet, wie in diesem Staate, ist auch jenes rasche und doch reiche und kräftige Wachsthum zu erwarten, das die staunende Welt schon an allen westlichen Staaten bewundert hat. Bei der Jugend des Staates können wir dafür natürlich uur dürftige statistische Belege bringen. Dieselben sind aber genügend um den reissenden Fortschritt der Gütererzeugung anzudeuten.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern	Zahl der Acker		28,881.	2,777,131.
	Werth	Doll.	161,948.	19,070,737.
Nutzthiere. Werth des Bestandes		-	92,859.	3,655,366.
Butter		B-Pfd.	1,100.	2,961,591.
Käse		-	—	198,904.
Wolle		-	85.	22,740.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	2,840.	732,418.
Wachs und Honig		B.-Pfd.	80.	34,923.
Weizen		Bushel.	1,401.	2,195,812.
Roggen		-	125.	124,259.
Wälschkorn		-	16,725.	2,987,570.
Hafer		-	30,582.	2,202,050.
Gerste		-	1,216.	125,130.
Buchweizen		-	515.	27,677.
Taback		B.-Pfd.	—	38,510.
Hopfen		-	—	149.
Flachs		-	—	1,968.
Bohnen und Erbsen		Bushel.	10,002.	18,802.
Irländische Kartoffeln		-	21,145.	2,027,945.
Süsse Kartoffeln		-	200.	781.
Wein		Gallonen.	—	394.
Heu		Tonnen.	2,019.	274,952.
Kleesaat		Bushel.	—	156.
Grassaat		-	—	2,314.
Flachssaat		-	—	73.

		1850.	1860.
Ahornzucker	B.-Pfd.	2,950.	370,947.
Ahornsyrup	Gallonen.	—	21,829.
Sorghum	-	—	14,974.
Obst	Doll.	—	298.
Gartenprodukte	-	150.	94,681.
Häusliche Manufakturen	Doll.	—	8,057.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	58,300.	3,600,000.
Mehlsorten	-	500.	1,310,000.
Bretter	-	57,800.	816,808.
Schuh und Stiefel	-	—	133,395.
Biere	-	—	77,740.
Möbeln	-	—	63,269.
Ackerbaugeräth	-	—	17,000.
Spirituosen	-	—	15,950.
Leder	-	—	11,400.

Ueber den Handel finden wir nur folgende abgebrochene Notizen: Heimische Ausfuhr i. J. 1855 Doll. 730, i. J. 1857 Doll. 51,140. Einfuhren i. J. 1852 Doll. 1,207, 1853 Doll. 612, 1854 Doll. 844, 1855 Doll. 405. Tonnenzahl der Dampfschiffe i. J. 1860, 369.

Das Ganze gewährt uns das Bild eines vorherrschenden Getreidestaates mit beginnender Viehzucht aber für die Grösse des Staates kaum nennenswerther Gartenzucht und einer städtischen Industrie, die nur in Mehl, Brettern, Schuhwerk und den ersten Anfängen anderer Zweige etwas leistet.

Missouri.

Missouri, zwischen den nördlichen Breitengraden 36° 30′ bis 40° 40′ und den Längengraden 88° 55′ — 95° 38′ gelegen, den 3. März 1805 als Territorium und den 6. März 1820 als Staat in die Union aufgenommen mit der politischen Hauptstadt Jefferson-City und einem Flächeninhalt von 67,380 Quadratmeilen oder 43,123,300 Ackern, einer der grössten Staaten der Union grenzt nördlich an Jowa mit einer geraden Vermessungslinie, die nur

an der nordöstlichen Ecke des Staates und diese damit von einer natürlichen Grenze, dem hier einbiegenden Des-Moines-Fluss, abgeschnitten wird; östlich in einer gekrümmten natürlichen vom Mississippi gebildeten Grenze an Illinois, die sich im Süden in einer Landzunge umbiegt, vom Mississippi, Francisriver und Seen umgeben, und an die Staaten Kentucky und Tennessee anschliesst; südlich erst in der beschriebenen Umbiegung dann in einer langen geraden Vermessungslinie an Arkansas; westlich erst in einer gleichen vertikalen Linie an Indian Territory und Kansas, dann in einer gekrümmten natürlichen, vom Missouriflusse gebildeten Grenze an das nördliche Kansas und das südliche Nebraska. Der Reichthum dieser Verbindungen in der geographischen Lage wird vielleicht von keinem Staate übertroffen und schon dieser deutet die grosse Bedeutung an, die dieser Staat, der als das eigentliche Herz und der Kern des Westens und des Mississippithales angesehen werden kann, in nicht ferner Zeit erhalten muss.

In Betreff der Culturverhältnisse dieses Staates, der das grosse Objekt eines jener verderblichen Compromisse der Freiheit mit der Knechtschaft war, die immer zum Vortheil der Sklavenhalter ausfielen oder, wo sie nicht dazu ausreichten, gebrochen oder weginterpretirt wurden, haben wir drei Arten der Bevölkerung zu unterscheiden, welche als Quellen der Kraft oder der Schwäche, je nach der Herrschaft der einen oder der anderen das Schicksal dieses Staates vorausbestimmen. Doch es ist so gut wie entschieden. Diese sind die Sklaven haltenden Ackerbürger, die Pflanzer, fast ausschliesslich Angloamerikaner und Irländer, und die mit freier eigner oder bezahlter Arbeit arbeitenden Ackerbürger, meistentheils Deutsche von Ursprung und dann die Handel und Gewerb treibenden Classen, vor Allem repräsentirt und entscheidend in St. Louis dem grossen Emporium des Mississippithales, Classen, die in Bezug auf die Productionsweise des Ackerbaues in ihren Meinungen differiren, früher der überwiegenden Mehrzahl nach der nationalmächtigen Sklavenhalterpartei angehörten, jetzt in ihrer wahren Gesinnung höchstens gleich vertheilt sind, obwohl durch die constitutionelle Abschaffung der Sklaverei diese Differenzen keine praktischen Folgen mehr haben. In der Stadt und vor den Thoren von St. Louis kamen während des Bürgerkrieges jene Differenzen zu einem so blutigen Conflikt, dass es fast zu einem continuirlichen Kampf Mann gegen Mann, Haus gegen Haus gekommen wäre, hätten nicht der deutsche

General Sigel mit seiner deutschen Heldenschaar den Staat gegen eine zehnfache Uebermacht für die Union vertheidigt und von den Secessionisten gesäubert und der deutsche General Willich die übermächtigen texanischen Ranger am Greenriver von seinen Grenzen vertrieben. Diese Ereignisse sind für die Bestimmung dieses Staates, der allein so gross ist, wie Deutschland ohne Oesterreich, ein fast ganz deutscher Staat zu werden, entscheidend, eine Bestimmung, die merkwürdigerweise der jetzige Staatssekretair Seward, lange Jahre vorher in einer in diesem Staate gehaltenen Rede vorausgesagt hatte. Mit der Aufhebung der Sklaverei werden die erbitterten Sklavenhalter mehr und mehr das Land verlassen und an deutsche Ansiedler verkaufen, die sie früher gehasst haben, und mit denen sie jetzt in freier Arbeit nicht concurriren können. Das Eisenbahnsystem, das hauptsächlich von St. Louis ausging, wird jetzt rascher vollendet werden, und es steht nichts mehr im Wege, dass jetzt Missouri denselben majestätischen Schritt des Wachsthums annimmt, der seine freien Schwesterstaaten in so kurzer Zeit wohlhabend und volkreich gemacht hat.

Dadurch wird auch St. Louis der Mittelpunkt der höheren deutschen Cultur werden, eine Aufgabe zu der es schon einige Jahre vor dem Kriege den Anfang gemacht, indem es eine deutsche Universität gegründet, eine Organisationsform des höheren Unterrichts, die bis jetzt in den Vereinigten Staaten nicht bestand, da die sogenannten „colleges“ immer nur Schulen einzelner Fakultäten sind, wie in Frankreich.

Dass alle diese Elemente vorhanden und schon in der Entwicklung begriffen waren, die dort jetzt zur Herrschaft gelangen, wird es unsern Lesern erklären, warum in Missouri, wo die Sklaverei wirthschaftlich nicht so unfruchtbar geworden war, wie in Maryland und Virginien, doch jener Mangel des Städtewachsthums auch trotz der Eisenbahnen und des natürlichen Canals des Mississippi nicht eingetreten, wie wir ihn bei andern Sklavenstaaten sehen werden, und für den wir Tennessee oben als Beispiel angezogen haben. Die freie Arbeit war hier schon vor dem Bürgerkriege bereits in wirthschaftlichem Kampfe mit der Produktionsweise der Sklavenarbeit. Die wichtigste Stadt, ein Handelsemporium von nationaler Bedeutung, von dessen Mitte aus alle industrielle Entwicklung und alle Eisenbahnbauten ausgingen, ist

St. Louis, dessen Bedeutung wir nach Andrews erleuchten wollen.

„In seiner Lage am Ufer des schönsten Stroms des Continents im 38° 37′ 28″ nördlicher Breite und im 90° 15′ 30″ der Länge, westlich von Greenwich und mit einem Hinterland von unzähligen Ackern, reich an allen Elementen des Ackerbaues, der Wälder und der Minen, die seinem Handel tributpflichtig werden können, verdient St. Louis besondere Beachtung bei Untersuchung der Handelsverhältnisse an den westlichen Strömen. Hat diese Stadt bereits eine beneidenswerthe Stellung unter ihren Schwestern eingenommen, so richtet sie jetzt ihren Blick nach Westen auf ein System von Eisenbahnen, dessen Zweck es ist, nicht blos alle die reichen Schätze des Ackerbaues und der Mineralien im Thal des Mississippi auf ihren Markt zu bringen, sondern auch sich über die Felsengebirge auszudehnen zum Thal des grossen Salzsee's und weiter fort zu den goldenen Küsten des stillen Oceans. St. Louis ist jetzt einer der bedeutendsten Flusshäfen. Umgeben von einem Boden von unübertroffener Fruchtbarkeit, wohl bewässert und ausgestattet mit allen Vortheilen, die einer dichten und wachsenden Bevölkerung förderlich sind, verspricht es in nicht ferner Zeit eine der grössten Städte der Union an Bevölkerung und Handelsreichthum zu werden. Es liegt am westlichen Ufer des Mississippi ungefähr 196 Meilen oberhalb der Mündung des Ohio, 20 Meilen unterhalb der Mündung des Missouri, dessen bedeutendsten Nebenflusses, und 40 Meilen unterhalb der des Illinois. Weiter nördlich fallen der Fever, der Wiskonsin und andere Flüsse vom östlich gelegenen Land und der Des-Moines und der Jowa mit anderen weniger wichtigen Strömen vom Westen in den Mississippi und führen die reichen Produkte von den ausgedehnten Prairieländereien an ihren Ufern nach dem Markt von St. Louis. Hier werden in der Regel diese Produkte gegen Waaren und Bedürfnisse ausgetauscht, wie sie für das Bestehen der Ansiedlungen in einem jungen Lande nothwendig sind. Auch werden auf diesen verschiedenen Strömen herab viele Pelze gebracht und gegen Güter und Bedürfnisse ausgetauscht, die den Handelsvorrath der westlichen Trapper und der Indianerhändler ausmachen. Oberhalb dieser Stadt sind alle diese Wasserstrassen nur für geringen Tiefgang oder eine kleinere Classe von Booten schiffbar, während unterhalb derselben die grossen und glänzenden Packetboote von New-Orleans ein reissend

wachsendes Geschäft finden. Diese Verhältnisse schliessen die Nothwendigkeit in sich ein, fast die ganze Masse der Produkte und der Waaren, die in St. Louis ankommen und zur Verschiffung nach andern Punkten oberhalb oder unterhalb der Stadt bestimmt sind, überzuladen, ehe sie nach ihrem Bestimmungsort befördert werden können; und St. Louis ist so das grosse Aufnahme- und Vertheilungs-Depot für alles obere Land des Mississippi und des Missouri-Thales geworden. Daher verdankt es der ungeheuren Ausdehnung dieser Ländereien, der unermesslichen Fruchtbarkeit ihres Bodens und deren reichen Mineralschätzen, Alles Anziehungskräfte für eine unerschöpfliche Fluth der Einwanderung, seine jüngste reissende Zunahme an Bevölkerung und Wohlstand."

„Die Stadt ist einer der ältesten französischen Handels- und Militär-Posten im Mississippithal und wurde lange Jahre hindurch als der Schlüssel zu dem grossen Territorium, von dem wir gesprochen, betrachtet, aber sein Fortschritt war bis zu den letzten zwanzig Jahren gering. Es hatte 1840 nur 16,469 Einwohner, während 1850 seine Bevölkerung nicht weniger als 82,744 Seelen zählte, eine Zunahme von 66,000 Seelen und eine durchschnittliche Verdoppelung innerhalb vier Jahre. Es ist ferner während der letzten zehn Jahre (Andrews schreibt 1854) reissender gewachsen, als in irgend einer früheren Periode. Denn 1800 hatte St. Louis nur 2000 Einwohner. Während der letzten 50 Jahre hat sich seine Bevölkerung immer in 9½ Jahren verdoppelt; während der letzten 40 Jahre immer in 9 Jahren, während der letzten 30 immer in 7, während der letzten zwanzig immer in 5½ und während der letzten zehn Jahre immer in 4 Jahren. Dies war das fast beispiellose Wachsthum von St. Louis aus natürlichen Ursachen. Was für ein Resultat kann nicht vom Bau seiner zahlreichen Eisenbahnlinien, die theils im Angriff, theils im Plane liegen, in Verbindung mit seinen zahlreichen Vortheilen erwartet werden! Die Eröffnung dieser künstlichen Routen wird der Stadt leichten Zugang zu den zahlreichen Lagern von Blei-, Eisen-, Kupfer-Erzen und Kohlen gewähren, welche in einem Umkreis von 90 Meilen und hinreichend zum Bedarf des ganzen Mississippithales für Jahrhunderte vorhanden, noch heute nicht für den Gebrauch ausgebeutet werden, obwohl sie an Reichthum mit den Minen von Schweden und Grossbritannien rivalisiren können. Für den Bau der Eisenbahnen sowohl, wie der Canäle

wurden erst in letzterer Zeit Anstrengungen gemacht. Es war ein Grenzstaat mit einer dünnen Bevölkerung und die Nothwendigkeit eines Durchgangs für einen benachbarten westlichen Staat nicht vorhanden. In der Sitzung der Gesetzgebung von 1851 beschloss der Staat seinen Credit den beiden grossen Linien der Pacific-Bahn und der Hannibal-St.-Josephsbahn zu leihen, von denen die erstere von St. Louis aus beginnt und auf der südlichen Seite des Missouri nach der Westgrenze des Staates und die letztere, die genannten Orte verbindend, auf der nördlichen Seite des Missouri vom Mississippi zu diesem hinführt.“

Die Hülfe des Staates war auf Doll. 2,000,000 für die erstere und Doll. 1,500,000 für die letztere bestimmt; doch konnten die betreffenden Compagnien von den Staatsbonds erst Gebrauch machen, nachdem jede von ihnen Doll. 1,000,000 durch Privatzeichnungen aufgebracht und Doll. 50,000 eingezahltes Capital bereits auf den Bau verwendet hatte, dessen gesammte Werthobjekte dem Staat als Hypothek dienten.

Das Schema des bis jetzt vollendeten Eisenbahnsystems ist ein sehr einfaches. Es sind alles Linien, die vom westlichen Ufer des Mississippi nach Westen, Nordwesten und Südwesten laufen und als wichtigsten Centralpunkt St. Louis haben. Beginnen wir von Norden, so ist ausser einer kleinen Localbahn von Canton nach Sugar-Creek zuerst die Hannibal-St. Josephbahn zu nennen (206,80 Meilen, Doll. 12,364,139 Kosten), welche in Palmyra einen Zweig von Quincy am Mississippi her erhält (10,50 Meilen, Doll. 250,000) und bei ihrem Ende an der Westgrenze des Staates, dem sie in gerader Breitenlinie zueilt, einige kleinere Zweige abgiebt, von Cameron nach Parkville, von St. Joseph nach Savannah und von St. Joseph nach Weston (37,00 Meilen, Doll. 925,000 Kosten). Die zweite grössere Linie, welche die obige, in deren Mitte bei Hudson trifft, ist die nordwestlich von St. Louis nach Hudson führende Bahn (168,80 Meilen, Doll. 6,966,144 Kosten). Die dritte Linie die „Pacific-Bahn“ ist von St. Louis bis Sedalia vollendet (189,70 Meilen, Doll. 11,219,541 Kosten). Nicht weit von ihrem Ausgang von St. Louis giebt diese einen südwestlichen Zweig ab, die Franklin-Rolla-Bahn, die die genannten Orte verbindet (77,50 Meilen, Doll. 3,872,510), dann eine südwestsüdliche, mehrere Meilen längs des westlichen Mississippiufers laufende Bahn von St. Louis nach Iron-Mountain oder Ironton mit einem kleinen Zweig von Potosi nach Mineralpoint,

zusammen 90,15 Meilen, die Doll. 5,531,981 kosteten. Die letzte zu erwähnende Linie ist die Cairo- und Fulton-Bahn, die von Birdspoint gegenüber von Cairo im Knotenpunkt der drei Staaten Kentucky, Illinois und Missouri, den hier der Mississippi kreuzt, bis nach Buffington vollendet ist.

Ein Blick auf die Karte überzeugt uns, dass wir es hier mit einem grossentheils unvollendeten Eisenbahnsystem zu thun haben, das aber immerhin eine Linie aufzuweisen hat, die Hannibal-St.-Joseph-Bahn, welche den ganzen Staat nach Westen hin durchsetzt und die beiden mächtigen Ströme den Mississippi und den Missouri, im Norden, wo sie noch um die ganze Breite des Staates divergiren, verbindet. Die grösste Zukunft und nationale Bedeutung hat aber unstreitig die Pacific-Bahn, welche bestimmt ist, sich zur Union-Pacific-Eisenbahn auszudehnen. Am Laufe dieser Linie entlang, wird der künftige Autor, der meine Aufgabe für die kommenden Staaten verfolgen will, zuerst entlang gehen, und die Staaten und die Völker zählen, die hier aufspriessen werden, wie Sterne aus Sternennebeln, „wie Gras in der Nacht."

Es ist eine merkwürdige Thatsache der neueren Culturgeschichte, dass der grosse Plan die östlichen Staaten an der Küste des atlantischen Oceans auf dem Wege von Maryland (Baltimore-Ohiobahn) durch Virginien, Ohio, Indiana, Illinois, Missouri, Kansas, Colorado, Utah, Nevada nach Californien mit den Küsten des stillen Oceans der ganzen Breite der Vereinigten Staaten zu verbinden, mitten im Bürgerkriege kraft eines Charters der Bundesregierung, von Lincoln gezeichnet, und unter der Leitung und Vermessung von Fremont, in Angriff genommen wurde. Der grosse Pfadfinder, der zuerst die Felsengebirge überstiegen hat, welche die Bahn durchschneidet, und der Retter der Union, der zweite Washington inauguriren den Angriff dieses Unternehmens mitten im Bürgerkriege, im Kampf der Nation um Sein oder Nichtsein. In einem Kriege, von dem die Nördlichen mit dem deutschen Dichter sagen konnten

„Es ist kein Krieg um die Güter der Erde,
Das Heiligste schützen wir mit dem Schwerte"

haben auch die grossen Gedanken des Landes nicht geschlummert, welche berufen sind, die ungeheuren Ländermassen der Union, die heute noch Wildniss sind, in den Culturkreis der alten Staaten einzuführen und mit einwandernden und neu aufwachsenden Ge-

schlechtern zu bevölkern; oder wie Thorbecke, der grosse holländische Staatsmann, im Gespräch mit mir so treffend bemerkte: „die Energie dieses Krieges hat die gesammte Energie der Nation wachgerufen.“

Während die kürzeste Linie dieser Centralbahn von Osten her, von Baltimore über Wheeling und Cincinnati nach St. Louis führt, so convergiren natürlich fast alle Bahnen der östlichen, westlichen und theilweise der südlichen Staaten nach diesem Punkte hin. Von St. Louis aus finden wir auf einer offiziellen Karte folgenden Weg gezeichnet: im Staat Missouri von St. Louis nach Kansas-City; im Staat Kansas von Kansas-City über Fort Riley in einer leichten Curve gerade nach der Grenze von Colorado; im Territorium Colorado von der östlichen Grenze über Denver-City und Middlepark, über einen Pass von 6,720 Fuss Höhe, nach dem Territorium Utah, südlich vom grossen Salzsee nach dem Staat Nevada und durch diesen hindurch nach Californien; in Californien in einer doppelten Curve über Sacramento-City nach St. Francisco.

Die Bedeutung dieser Bahn, deren Plan allein bei jedem denkenden und mit amerikanischen Culturverhältnissen vertrauten Leser Tausende fruchtbarer Folgegedanken erwecken muss, ist in einer Statistik des amerikanischen Schatzsekretärs über heimischen und fremden Handel der Vereinigten Staaten vom Jahre 1863 in folgender Weise ins Licht gesetzt worden.

„Dass der Ueberlandhandel in der durchschnittlichen nördlichen Breite von 40° bereits Grössenverhältnisse erreicht hat, welche das Gelingen der Central-Pacific-Eisenbahn schon von Seiten des Bahngeschäfts allein sicher stellen, sobald sie gebaut ist, kann als Wahrscheinlichkeit schon aus der allgemeinen Statistik der Eisenbahnen des Landes offenbar gemacht werden.“

„Man nehme das Verhältniss der Meilenzahl zur Bevölkerung. Im Jahre 1860 war die Bevölkerung der Staaten mit Ausschluss der Territorien 31,148,047 und die Meilenzahl der Eisenbahnen in Betrieb 30,592. Die Bevölkerung wurde am 1. Januar 1861 auf 31,615,267 geschätzt, während offizielle Berichte von diesem Datum zeigen, dass 31,168 Meilen Eisenbahn in den Vereinigten Staaten zu den Gesammtkosten von Doll. 1,777,993,818 oder Doll. 37,794.97 auf die Meile gebaut waren. So scheint das Verhältniss von Einer Meile Eisenbahn auf jedes Tausend der Bevölkerung als Erfahrungsgesetz des Eisenbahn-

fortschritts durch das amerikanische Volk etablirt zu sein. Dies Verhältniss wird in mehreren Staaten noch überschritten. Ohio hatte 1860 eine Bevölkerung von 2,339,511 und 2,900 Meilen Eisenbahn in Betrieb; Illinois 1,711,951 Bevölkerung zu 2,867 Meilen Eisenbahn; Massachusetts 1,231,066 Bevölkerung zu 1,272 Meilen Eisenbahn. Die am meisten fortgeschrittenen südlichen Staaten dagegen waren Virginien mit 1,596,318 Bevölkerung zu 1,771 Meilen Eisenbahn; Tennessee mit 1,109,801 Bevölkerung zu 1,197 und Georgia mit 1,057,286 zu 1,404."

„Wenn die Union-Pacific-Eisenbahn, gesichert durch die Ausdehnung des Ueberlandsgeschäfts und unterstützt durch die Landbewilligungen und den Credit der Bundesregierung, Maassregeln trifft zur Vollendung einer centralen Stammlinie durch Californien, Nevada, Utah, Colorada und Kansas bis zum Jahre 1870, so wird der Census dieses Jahres unzweifelhaft Bevölkerungen ergeben, welche das Verhältniss von Einem Tausend auf die Meile weit überschreitet. Während des Jahrzehnts von 1850 bis 1860 vermehrte sich die Bevölkerung dieser Territorien ums Fünffache. Man verbinde die Ackerbau-Distrikte der Pacificküste und des Mississippithales durch eine Eisenbahn mit dem mannigfaltigen Handel und Consum der inneren Minengegenden und die folgenden sechs Jahre oder die Zeit, die nöthig ist, diese Verbindung herzustellen, werden unzweifelhaft einen Fortschritt der Bevölkerung um das Dreifache der Gesammtsumme aufweisen, die 1864 auftritt.

	1850.	1860	1864.	1870.
California	92,597.	365,439.	500,000.	1,500,000.
Nevada	—	6,857.	60,000.	180,000.
Utah	11,380.	40,273.	80,000.	240,000.
Colorado	—	34,271.	60,000.	180,000.
Kansas	—	107,206.	120,000.	360,000.
	103,957.	554,052.	820,000.	2,460,000."

Der offizielle Bericht unterlässt es dieses Calcül auf die Meilenzahl der Union-Pacific-Eisenbahn zur Illustration seiner obigen Behauptung anzuwenden. Wir finden aber auf der Karte die dem Bericht beigefügt ist, die Meilenzahl der ganzen Linie von Kansas-City bis St. Francisco, also in ihrem ganzen Verlauf durch Kansas, Colorada, Utah, Nevada und Californien durch folgende Zahlen bezeichnet:

Union-Pacific-Eisenbahn.	Oestliche Abtheilung . .	360 Meilen.
	Centrale Abtheilung . . .	1,400 -
	Westliche Abtheilung . .	285 -

Dies würde also 2,045 Meilen für die ganze Linie und zu einer Gesammt-Bevölkerung von 2,460,000 der durchlaufenen Staaten ergeben, also noch immer Ein Tausend der Bevölkerung auf die Meile, selbst wenn die oben angenommene Verdreifachung der Bevölkerung innerhalb sechs Jahre etwas zu hoch gegriffen sein sollte.

„Es sind reichlich Beweise vorhanden, dass die Gebirgsthäler für Viehstand günstig sind und dass die Thiere und ihre Produkte reichlich zur Rückfracht der Pacificeisenbahn beitragen werden, dazu kommen die Beförderungen der asiatischen Handelswaaren und der kostbaren Metalle. Nördlich bis hinauf zu den Quellen der Flüsse Columbia, Missouri und Saskatchewan bedürfen Rindvieh und Pferde keines Winterobdachs und werden im Frühjahr im besten Zustand und guter Gesundheit angetroffen. Für viele Jahre werden die Emigrantenzüge eine Menge von Hausthieren nach den Gebirgen bringen. Das Clima und der natürliche Graswuchs sind ihrer Vermehrung günstig und hat man Vieh von Texas mit Vortheil auf den Markt von New-York gebracht, so ist es möglich, dass die Mississippi- und die atlantischen Staaten noch einen bedeutenden Theil ihres Fleischverbrauchs von den Rockymountains erhalten können. Wolle und trockene Häute sind ein bedeutender Export von Neumexico und Colorada, und St. Francisco-Handelszeitung vom 2. März 1864 berichtet den Abgang von 1,500 Stück Rindvieh nach den Goldminen von Montana oder den Quellen des Missouri, das in Californien nur Doll. 6 das Stück kostet. Es kann aber in jedem Distrikt der Felsengebirge so billig producirt werden."

„Die Errichtung eines continentalen Telegraphen vom Missourifluss nach St. Francisco vor drei Jahren wurde als vorzeitig angesehen, aber sein erfolgreicher Betrieb hat die Unternehmung gerechtfertigt. Ebenso wird es mit der Union-Pacific-Eisenbahn gehen. Californien allein ist für die Ausführung ihres Baues bis zum Missouri besser befähigt als New-York, durch die Ressourcen und den Credit des Staates 1824 war, den Eriecanal zu unternehmen. Wenn ihre Abtheilungen westlich und östlich vorschreiten, wird eine hinreichende Bevölkerung bei der Hand sein, um der Anlage Dividenden einzubringen. Auch ist es nicht unwahr-

scheinlich, dass die Durchbrechung der Felsengebirge und der Sierra Nevada derch Tunnels sich als die erfolgreichste und riesenhafteste Kreuzung von Gold- und Silber-Minengängen herausstellen wird, die je noch in den Annalen des Quarzminenbaues erlebt worden ist."

Es ist gewiss, dass die Hauptvortheile dieses grossen Unternehmens zunächst Californien und Missouri als den entwickeltsten Staaten zu Gute kommen wird.

Die Länge der Eisenbahnen 1860 in Missouri in Betrieb war 817,45 Meilen bei Doll. 42,342,812 Kosten.

Ausserdem sind 4 Stadteisenbahnen mit Pferden in St. Louis von 26,30 Meilen und Doll. 575,590 Kosten. Der einzige Canal oder mehr eine Flussregulirung ist die Des-Moines-Flussverbesserung, die sich nach Jowa hinein erstreckt.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung	20,845	66,586	140,455	383,702	682,044	1,182,012
Landdistrikte	—	—	—	365,459	579,073	960,187
Städte: St. Louis	—	—	—	16,469	77,860	160,773
St. Joseph	—	—	—	—	2,000	8,932
Hannibal	—	—	—	600	2,020	6,505
Jndependence	—	—	—	—	3,000	5,000
Lexington	—	—	—	—	2,698	4,115
Weston	—	—	—	—	1,915	4,000
St. Charles	—	—	—	—	1,498	4,000
Boonville	—	—	—	—	1,657	3,000
St. Genevieve	—	—	—	—	718	3,000
Jefferson-City	—	—	—	1,174	1,600	2,500
Palmyra	—	—	—	—	1,284	2,500
Carondelet	—	—	—	—	1,201	2,500
Cap Girardeau	—	—	—	—	1,100	2,500
Columbia	—	—	—	—	888	2,000
Louisiana	—	—	—	—	912	2,000
Platte-City	—	—	—	—	496	2,000
Parkville	—	—	—	—	309	2,000
Fulton	—	—	—	—	700	2,000
Glasgow	—	—	—	—	700	1,500
Springfield	—	—	—	—	415	1,000

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 219,43	+ 110,94	+ 173,18	+ 77,75	+ 73,30
Landdistrikte	—	—	—	+ 58,45	+ 65,81
Städte: St. Louis	—	—	—	+ 372,22	+ 106,48
St. Joseph	—	—	—	—	+ 346,60
Hannibal	—	—	—	+ 236,66	+ 222,03
Jndependence	—	—	—	—	+ 66,66
Lexington	—	—	—	—	+ 52,52
Weston	—	—	—	—	+ 108,87
St. Charles	—	—	—	—	+ 167,73
Boonville	—	—	—	—	+ 81,05
St. Genevieve	—	—	—	—	+ 317,82
Jefferson-City	—	—	—	+ 36,29	+ 56,25
Palmyra	—	—	—	—	+ 94,70
Carondelet	—	—	—	—	+ 108,16
Cap Girardeau	—	—	—	—	+ 127,27
Columbia	—	—	—	—	+ 125,22
Louisiana	—	—	—	—	+ 119,29
Platte-City	—	—	—	—	+ 303,22
Parkville	—	—	—	—	+ 547,25
Fulton	—	—	—	—	+ 185,71
Glasgow	—	—	—	—	+ 114,28
Springfield	—	—	—	—	+ 140,96

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern. Zahl der Acker . .		9,732,670.	19,984,809.
Land in Ackergütern. Werth . . .	Doll.	63,225,543.	230,632,126.
Werth an Nutzvieh	Doll.	19,887,580.	53,693,673.
Butter	B.-Pfd.	7,834,359.	12,704,837.
Käse	-	203,572.	259,633.
Wolle	-	1,627,164.	2,069,778.
Schlachtvieh. Werth	Doll.	3,367,106.	9,844,449.
Wachs und Honig	B.-Pfd.	1,328,972.	1,665,173.
Weizen	Bushel.	2,981,652.	4,227,586.
Roggen	-	44,268.	293,262.
Wälschkorn	-	36,214,537.	72,892,157.
Hafer	-	5,278,079.	3,680,870.
Gerste	-	9,631.	228,502.
Buchweizen	-	23,641.	128,292.
Reis	B.-Pfd.	700.	9,767.
Taback	-	17,113,784.	25,086,196.
Baumwolle	Ballen.	—	100.
Hopfen	B.-Pfd.	4,130.	2 265.
Hanf.	Tonnen.	16,028.	19,268.
Flachs	B.-Pfd.	627,160.	109,837.
Molasses	Gallonen.	5,636.	22,305.
Erbsen und Bohnen	Bushel.	46,017.	107,999.
Irländische Kartoffeln	-	939,006.	1,990,850.
Süsse Kartoffeln	-	335,505.	335,102.
Wein.	Gallonen.	10,563.	27,827.
Heu	Tonnen.	116,925.	401,070.
Kleesaat.	Bushel.	619.	2,216.
Grassaat	-	4,346.	55,713.
Flachssaat.	-	13,696.	4,656.
Ahornzucker	B.-Pfd.	178,910.	142,430.
Ahornsyrup	Gallonen.	—	18,298.
Sorghum	-	—	776,101.
Seidencocons	B.-Pfd.	186.	127.
Obst	Doll.	514,711.	810,975.
Gartenprodukte.	-	99,454.	346,405.
Häusliche Manufakturen	-	1,674,705.	1,984,262.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte. Total	Doll.	24,324,418.	43,500,000.
Mehlarten	-	5,124,003.	8,997,083.
Bretter	-	1,479,124.	3,703,992.

		1850.	1860.
Licht und Seife	-	513,593.	1,649,380.
Biere	-	—	1,143,450.
Spirituosen	-	—	309,000.
Gusseisen	-	341,495.	1,041,520.
Schuh und Stiefel	-	559,238.	868,768.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	228,655.	719,500.
Roh-Eisen	-	—	575,000.
Walz-Eisen	-	—	535,000.
Wollengut	-	358,427.	425,319.
Baumwollgut	-	142,900.	230,000.
Leuchtgas	-	—	419,306.
Bleierze	-	—	356,660.
Ackerbaugeräth	-	37,550.	280,037.
Drucksachen	-	22,150.	269,749.
Möbeln	-	258,391.	203,142.
Leder	-	336,361.	368,826.
Kohlen	-	—	8,200.
Kupfererz	-	—	6,000.

Ueber den Handel haben wir keine Daten als für den Import:

1831—1840	Doll.	8,259.
1841—1850	-	102,442.
1851—1860	-	239,818.

Es müssen aber diese Zahlen zu gering sein, denn Andrews giebt von St. Louis allein, das allerdings der Hauptimportplatz ist, vom Jahr 1854 von Zucker, Töpferwaare, Schieneneisen, Irdene Waaren, Zinn, Kupfer, Eisen, Kurz-Waaren, Luxusartikeln, Spirituosen, Mühlsteinen, Droguen, eine Importliste die einen Gesammtbetrag von Doll. 757,509 ergiebt. Ueber den Export finden wir auch im Bericht des Schatzmeisters keine Angaben. Ueber die Schifffahrt von St. Louis giebt Andrews folgende Daten:

Zahl der Schiffe die in St. Louis angekommen:

In den Jahren	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.
Zahl	2,969.	3,179.	2,905.	2,907.	2,625.
Tonnenzahl der Dampfschiffe und Barken.	—	—	—	681,256.	683,140.

Es ist hier bemerkenswerth, dass, während die Zahl der Schiffe um fast 300 abgenommen, die Tonnenzahl um fast 3000 zugenommen hat, dass also im Ganzen Schifffahrt und Handel durch die grössere Fassungskraft der Schiffe gewonnen hat.

Wir sehen hier aus der Bevölkerungsstatistik, wie aus dem

Ackerbau und der Industrie dieses Staates, dass die beiden Elemente, die deutschen freiarbeitenden Ackerbauer und die Städtebewohner, zugleich mit dem Eintritt der Eisenbahnen die vorherrschenden wirthschaftlichen Kräfte bilden, und trotz der wüthenden Sklavenhalterpartei dieses Staates, welche vom Präsidenten Buchanan unterstützt, ihre Räuberbanden nach Kansas aussandte, um dies Territorium der Sklaverei zugänglich zu machen, dem Staate den Character freier Staaten aufgeprägt haben. Die forcirte Sklaveneinfuhr, die Thatsache, dass Missouri 1810 3,011, 1830 25,091, 1850 87,422 und 1860 114,931 Sklaven hatte, beweist sonnenklar, dass jene industrielle Blüthe wahrlich nicht das Verdienst der Sklavenhalter war.

Wir sehen hier die volle Wirkung der Hauptfaktoren der Volksvermehrung in den Vereinigten Staaten, eine bedeutende Zunahme gleich nach der Constituirung Missouri's als Territorium, 1805, und eine noch immer bedeutende nach der Aufnahme desselben als Staat, 1820. Mit dem Eintritt der Eisenbahnzeit 1850 treten 17 neue Städte auf und vermehren sich in der Eisenbahnperiode in Verhältnissen, welche die frühere gesammte Volksvermehrung noch übersteigen. Auf die letztere hat die Eisenbahnzeit noch keinen Einfluss; das Verhältniss ihrer Zunahme ist vielmehr seit 1810 von Jahrzehnt zu Jahrzehnt geringer geworden. Es ist dies unstreitig aus der ungünstigen politischen und sozialen Stellung der freiarbeitenden Ackerbürger zu den Sklavenhaltern zu erklären, einem todtfeindlichen Gegensatz, der nicht geeignet war, neue freistaatliche Ansiedler anzulocken, wenn gleich er weder politisch noch wirthschaftlich mächtig genug war, die Angesiedelten von ihrem Grund und Boden zu vertreiben. Während wir in freien Staaten mit der Eisenbahnzeit und der Städtebildung meist auch die Gesammtbevölkerung, oft auch die Landdistrikte, in rascherem Schritte wieder anwachsen sehen, so hat hier gewiss die Städtebildung eine Menge freier Arbeiter dem Lande entzogen. Trotz alledem haben aber, wie aus der Statistik der Industrie ersichtlich ist, der ausdauernde freie Trotz der freistaatlichen Farmer, der Gewerbfleiss der Städteinsassen und der unerschöpfliche natürliche Reichthum dieses Staates eine Gütererzeugung im Ackerbau, in den Minen und in der allgemeinen Industrie von solchem Umfang, von solcher Mannigfaltigkeit und mit so raschem Wachsthum entwickelt, wie wir es sonst nur in freien Staaten wieder gefunden. Einen grossen Theil trägt hier aber die [illegible]ischifffahrt und der

Handel von St. Louis, dieser riesenhaft anwachsenden Stadt, bei, wie schon daraus hervorgeht, dass diese schon von 1840—1850, wo also noch keine Eisenbahnen vorhanden waren, um 372 pCt. an Bevölkerung zugenommen hat. Ein natürlicher Canal von so ungeheurer Bedeutung, wie der mächtige Mississippistrom muss auf seine Hafenstädte natürlich die gleiche Wirkung üben, wie Eisenbahnen auf die Städte des inneren Landes, weil er die gleichen wirthschaftlichen Faktoren erzeugt oder fördert. So kommt es, dass fast alle Zweige des Ackerbaues und der Industrie wachsen und gedeihen. Rascher, wie bei andern westlichen Getreidestaaten tritt hier die animalische Produktion in den Vordergrund; die Erzeugung der Nutzthiere wächst in einem Jahrzehnt von 19 auf 53 Millionen Dollars an Werth, die des Schlachtviehs von 3 auf 9 Millionen, während Weizen nur von 2 auf 4 Millionen Bushel und die Cerealien zusammen kaum um das Doppelte steigen. Reis und Taback, Stapelprodukte der Sklavenarbeit sind ebenfalls im Steigen begriffen, aber auch Wein, das Kind freier und intelligenter Arbeit. Dass dieser junge Ackerbaustaat bereits rüstig mit den alten Industriestaaten wetteifert, beweist das Vorhandensein und die sichtliche Zunahme höherer Fabrikation, wie der von Dampfmaschinen, Gusseisen, Wollen- und Baumwollengütern. Mit dem Aufhören der Sklaverei wird Missouri zu einem deutschen Staate werden, den der erbitterte und zur Concurrenz in freier Arbeit unfähige ehemalige Sklavenhalter verlässt; er wird an Reichthum und Bevölkerung so wachsen, dass er in Zukunft dieselbe Entscheidung in den Geschicken des Landes geben wird, die heute Pennsylvanien giebt. Wenn der zukünftige Geschichtsschreiber in seine Annalen einen grossen mächtigen deutschen Staat im Herzen Amerika's, der an Reichthum, politischer Gewalt und sittlicher und intelligenter Kraft seines Gleichen nicht findet, einzutragen hat, so wird er in den Truppenreihen der trocknen Zahlen unserer Statistik das Eroberungsheer der Kräfte finden, und die Wurzeln dieser Grösse aufsuchen können.

Wir haben schon jetzt das für einen Staat, der im Zeitraum unserer Statistik noch Sklavenstaat war, gewiss günstige Verhältniss zu constatiren, dass sich 1840 die Stadtbevölkerung zur Landbevölkerung wie 1,00 : 20,03 verhielt, während sie sich 1860 nur noch wie 1,00 : 4,32 stellt, ein Resultat in zwei Jahrzehnten, das bereits mit der Culturentwickelung der begünstigsten freien Staaten wetteifert.

Die Territorien und neuen Staaten im Gebiet der Felsengebirge und am stillen Ocean.

Ehe wir zu Californien und dann zu den alten Sklavenstaaten des Südens übergehen, wollen wir einen Blick auf die ungeheure Länderfläche, das nächste Angriffsgebiet der Neubesiedlung werfen, das zwischen den angesiedelten Staaten im Osten von den Felsengebirgen und Californien und rings um diesen Staat liegt, und über zwei grosse Eisenbahnlinien sprechen, die im Norden und im Süden von der in Arbeit begriffenen Union-Pacificbahn projectirt sind, und mitten durch diese Gebiete geführt werden sollen. Solche Gedanken schlummern oft lange im Geist der Amerikaner; plötzlich werden sie formulirt, ausgeplant und auf der Karte vermessen und dafür agitirt. Dann wird es wieder still; und die grossen Pläne scheinen verrauscht und vergessen; aber der Gedanke ist in viele Millionen Köpfe gesäet, hat Tausende von Interessen befruchtend berührt; es werden mehr und mehr Stimmen laut, die die Ausführung des Planes fordern; und plötzlich wird es in Angriff genommen und mit Ausdauer und Energie durchgeführt. So ging es mit allen grossartigen Unternehmungen dieser Art in den Vereinigten Staaten und es ist daher zu erwarten, dass auch die Pläne dieser Eisenbahnverbindungen früher in Ausführung kommen, als die Ungunst des Terrains sonst erwarten liesse.

Zunächst — und dies ist, soll all' diese Kühnheit nicht zur Thorheit der Capitalvergeudung werden, das wirthschaftliche Hauptmoment — müssen die Territorien Washington, Sonora und Untercalifornien am stillen Ocean ebenso angesiedelt, staatlich constituirt und für Ackerbau, Handel und Industrie gewonnen sein, wie Californien, ehe an eine Angriffsnahme dieser Pläne zu denken ist. Früher allerdings waren die Amerikaner fähig Eisenbahnen in der Wildniss endigen zu lassen. Wie ein Säulenknauf, ein Torso, ein Fries oder Architrav eines Tempels dem Alterthumsforscher ganze Theile der Culturgeschichte untergegangener Völker beleuchtet, so werden die kommenden Geschlechter Amerika's, die mitten unter den Riesenstämmen und dem Gestrüpp der Wildniss Eisenbahnschienen und Locomotivenstücke finden, ein Stück Culturgeschichte ihrer Voreltern damit beleuchtet sehen. Aber dieser Wunderglaube an Eisenbahnen ist doch schon ein überwundener

Standpunkt. Man begreift jetzt wohl, dass man mit Eisenbahnen wohl die Wildniss kreuzen kann, dass aber Eisenbahnen ohne Endpunkte in cultivirten Staaten wie Conductoren ohne Batterien sind, dass sie eben nicht arbeiten. Weshalb wir diese Gebiete und Pläne betrachten, die für unsere Aufgabe nichts weiter bieten, als den verneinenden Gesichtspunkt, in welchem Schritte die Ansiedlung und Städtebildung in Territorien ohne Eisenbahnen vorgeht, wird der Leser wohl verstehen, und vielleicht dankbar annehmen, wenn er bedenkt, dass wir mit unserer Aufgabe zugleich den Zweck im Auge gehabt, in einer Reihe wirthschaftlicher Culturbilder, die wir eins nach dem andern aufrollen, die künftige Grösse unseres jungen Continents vorauszuzeichnen, welche alle Phantasie des Dichters, alle Sehergabe eines Bacon weit überflügeln wird, welche jeden denkenden Menschen mit den Vereinigten Staaten aussöhnen muss, der jetzt vielleicht noch durch manche rauhe Seiten, die mit diesen gährenden Werdeprocessen auf die Oberfläche treten, bitter berührt wird.

Gehen wir von Minnesota aus an der gerade nach Westen im 49° der Breite führenden Vermessungslinie entlang, die das Vereinigte Staatengebiet von den britischen Besitzungen scheidet, so folgen der Reihe nach die Territorien Dakotah, Montana, Idaho und zuletzt am stillen Meere Washington. Dies sind die Gebiete, durch welche die projektirte Nord-Pacific-Eisenbahn führen soll.

Südlich von diesen, von Jowa und Missouri beginnend, folgen in derselben Reihe nach Westen Nebraska und Kansas; Neu-Dakotah und Colorado; das südliche Idaho und Utah; Oregon am stillen Meere und Nevada und das nördliche Californien, die erstgenannten immer nördlich von den andern.

Dies ist, wie wir schon gesehen haben, das mittlere Gebiet, durch das die bereits in Angriff genommene Union-Pacific-Eisenbahn führen soll.

Südlich von diesen, von Arkansas aus beginnend, in derselben Folge nach Westen hin liegen die Territorien Indianterritory, ein Stück von Texas, Neu-Mexico, Arizona und am stillen Meere der südliche Theil von Californien, der hier nahe am Golf von Californien an das noch zu Mexico gehörige Untercalifornien angrenzt. Dies ist das Gebiet durch das die projectirte South-Pacific-Eisenbahn und zwar von Fort Smith am

Arkansasflusse über Santa Fe nach Tomas an der Mündung des Coloradoflusses im Golf von Californien führen soll.

Um einen kurzen statistischen Ueberblick über den Umfang und die Bevölkerung dieses Gebietes zu geben, diene die folgende Tabelle:

Territorien und Staaten.	Areal. Zahl der Acker.	Bevölkerung Zahl.	Jahr der Etablirung als Territorien.
Dakotah.	91,959,680	5,000	1863
Montana	83,368,704	12,000	1864
Idaho	62,525,528	20,000	1864
Washington	38,401,480	15,000	1863
Nebraska	49,233,920	35,000	1863
Kansas	50,187,520	107,206	1854, als Staat 1861
N. Dakotah	62,526,528	—	an Dakotah übertragen.
Colorado	67,723,520	60,000	1861
Utah	68,386,560	60,000	1863
Nevada	54,680,560	60,000	1861, als Staat 1864
Californien	120,948,480	379,994	— - - 1850
Indian Territory . .	94,210,240	9,761	— — —
Neu-Mexico	77,008,640	82,979	1850
Arizona	78,571,680	3,000	1863
Texas	152,202,560	604,215	— - - 1845
Oregon	60,975,360	52,465	1848 - - 1859
	1,212,910,960	1,506,620	

Wir sehen also, diese Gebiete umfassen 1,212,910,960 Acker oder, die Quadratmeile zu 640 Acker, 1,895,137.21 Quadratmeilen. Die constituirten Vereinigten Staaten mit Einschluss von Californien, Oregon und Texas, mit Ausschluss von Nevada, das erst 1864 als Staat eintrat, umfassen 1,757,586, mit Ausschluss von Californien und Texas, die beide mit Ausnahme des Küstenstriches noch ganz den territorialen Charakter haben, 1,331,100 Quadratmeilen. Wir können also annehmen, dass es sich um ein Territorium, fast eben so gross als die constituirten Vereinigten Staaten handelt, das mit Einschluss von Texas und Californien heute nicht mehr als 1,506,620 Einwohner zählt.

Wir wollen hier erst die Betrachtung des Berichts des Schatzsekretairs über diese Eisenbahnrouten und dann das geben, was über diese Gebiete an volkswirthschaftlichen Angaben vorhanden ist, theilweise aus jenem Bericht, theilweise aus unserer Statistik.

Die Nord-Pacific- oder die See-Route.

„Der 45. nördliche Breitengrad in seiner westlichen Ausdehnung von Minnesota aus bildet nicht nur eine Mittellinie für die Küste der Seen und die Eisenbahnen der nördlichen Theile von Illinois, Jowa, Wisconsin und Minnesota, sondern ist auch in seiner Kreuzung durch die Gross-Ebenen und die Felsengebirge am zugänglichsten für die Minen-Distrikte, die in den Territorien von Dakotah, Montana und Idaho entstanden sind, oder bald entstehen werden. Bei dem Vorhandensein anderer günstiger Bedingungen wird die künftige Emigrantenroute den Parallelen vom 45° oder 46° folgen, und, sobald die Bevölkerung das Unternehmen verbürgt, wird dies die allgemeine Richtung der Nord- oder See-Eisenbahnroute werden.“

„Erforschungen von Offizieren der Bundesregierung und die Veröffentlichung ihrer Berichte haben uns mit den allgemeinen Grundzügen dieser Route sehr vertraut gemacht. Fast neun Zehntel des Flächenraums zwischen dem 100. Längenmeridian und dem Wasserfall-Bereich von Oregon werden nie für Ackerbau verwendbar sein, obwohl noch weit ausgedehntere Bezirke Schaf- und Rinderheerden zu ernähren vermögen. Das Clima, ist Dank der geringeren Höhe nicht härter als in den entsprechenden Bezirken von Colorado und Utah. Geologisch sind die Grossebenen charakteristisch durch die Entwickelung einer Kieselsteinformation, wie sie über grosse Gebiete von Asien verbreitet ist, und an Trockenheit mit diesen wetteifernd die amerikanische Wüste bildet. Bevölkerung würde hier nur langsam herbeigezogen sein, wären die Entdeckungen von Gold nicht gewesen. Die „nördlichen Minen“, wie sie genannt werden, an den Quellen des Columbia und des Missouri wurden nicht länger als vor zwei Jahren entdeckt und haben jetzt eine Bevölkerung von 30,000, wovon 12,000 östlich von den Gebirgen wohnen. Ausser den Salmonfluss-Minen von Idaho und den Missouri- und Yellowstone-Minen von Montana in der durchschnittlichen Länge vom 108. Grad ist es jetzt eine festgestellte Thatsache, dass die Schwarzhügel des Dakotah-Territoriums in der 44. Breitenparallele und zwischen dem 103. und 105. Längengrade reich an Gold und Silber sowohl als an Kohlen, Eisen, Kupfer und Fichtenwäldern sind. Ist erst die Sioux-Nation zum Frieden gebracht und eine Einwandererstrasse

hergestellt, so wird Dakotah der Schauplatz grosser Minen-Aufregung werden, da die Goldfelder der Schwarzhügel zweihundert Meilen lang innerhalb der Dampfschifffahrt des Missouri liegen, wo dessen Bette vom 45. Breitengrade gekreuzt wird. Geben wir auch die allgemeine Unfruchtbarkeit der Grossebenen und die natürlichen Schwierigkeiten des Gebirgsgrundes zu, so verbürgt doch die grosse Fruchtbarkeit der nördlichen Minen die Ansicht, dass die Territorien von Idaho, Montana und Dakotah an Bevölkerung in demselben Verhältnisse zunehmen werden, das in Nevada und Colorado seit ihrer ersten Ansiedlung beobachtet worden ist. Die Entdeckungen in Washoe und Pikespeak datiren von 1859. Fünf Jahre beträgt die ganze Periode der Ansiedlung und des Fortschritts von Nevada und Colorado und innerhalb dieser Periode hat jedes Territorium eine sesshafte Bevölkerung von 60,000 erreicht. Beide waren den Veränderungen der Minenbevölkerung unterworfen und jedes hat das Jahr im Verhältniss von 12,000 Seelen zugenommen. So haben im Salmonflussbezirk zwanzig Monate fruchtbarer Goldminen-Ausbeute 20,000 Menschen versammelt, während Ost-Idaho oder Montana am Ende von zwölf Monaten seit der ersten Goldentdeckung an der Jeffersongabel des Missouri eine Bevölkerung von 12,000 hatte. Nimmt man ein solches Verhältniss der Zunahme an, so wird im Jahre 1890 das Resultat folgendes sein:

	1863.	1870.	1880.	1890.
Idaho	20,000.	104,000.	224,000.	344,000.
Montana . . .	12,000.	96,000.	216,000.	336,000.
Dakotah . . .	10,000.	94,000.	214,000.	334,000.
	42,000.	294,000.	654,000.	1,009,000.

Fügen wir noch hinzu eine Schätzung der Volkszunahme von Oregon und Washington. Oregon hatte 1850 eine Bevölkerung von 13,294, die sich 1860 bis zu 52,465 oder um 294,65 Prozent vermehrt hatte. Nehmen wir von 1860—1870 eine Vermehrung um 200 Prozent an, am Ende des nächsten Jahrzehnts 1880 um 100 Prozent und von 1880—1890 um fünfzig Prozent, so wird die Bevölkerung von Oregon im Zeitraum und am Ende von sieben und zwanzig Jahren folgende sein:

1860	52,465.
1870	157,395.
1880	314,490.
1890	472,185.

Die Bevölkerung des Territoriums Washington ist nach der Hypothese abgeschätzt, dass das Verhältniss der Zunahme im ersten Jahrzehnt 300 Prozent oder ohngefähr ebensoviel, als die von Oregon von 1850—1860 sein wird, dann 200 Prozent bis Ende 1880 und 100 Prozent für das Jahrzehnt, das mit 1890 endet, nämlich:

1860 (nach dem Census)	11,168.
1870 (angenommen)	44,672.
1880 -	134,016.
1890 -	268,032.

Das Verhältniss der Zunahme von Michigan und Wisconsin von 1830—1860, wie es registrirt ist, übertrifft diese Schätzungen bei weitem.

	1830.	1840.	1850.	1860.
Michigan	31,639.	211,560.	397,654.	749,113.
Wisconsin	—	30,945.	305,391.	775,881.

Nach der obigen Bestimmung kann daher eine Eisenbahn von der Westgrenze Minnesota's bis zum Columbiafluss im Jahre 1890 im Voraus auf folgende Basis der Bevölkerung rechnen:

	Bevölkerung i. J. 1890.
Dakotah	334,000.
Montana	336,000.
Idaho	344,000.
Oregon	472,185.
Washington	268,032.“

Ausser diesen Mittheilungen fehlen uns für diese Territorien mit Ausnahme von Washington jegliche statistische und volkswirthschaftliche Angabe. Das Wenige, was wir vom Jahre 1860 in unserer Statistik finden, beruht auf einer ganz anderen Territorial-Eintheilung als die, welche wir auf unsrer offiziellen Karte von 1864 finden. So ist dort Montana gar nicht angeführt, Dakotah mit einem nordöstlichen Theil von Idaho, 318,128 Quadratmeilen und 4,837 Bevölkerung, was mit der neueren Eintheilung, gar nicht stimmt. Eher noch kann man aus der Angabe von 325,659 Quadratmeilen für Idaho ersehen, dass 1860 Montana und das südwestliche Stück von Dakotah, das wir Neu-Dakotah genannt haben, zusammen zu dem heutigen Idaho hinzugerechnet war; denn diese drei zusammen zählen nach unserer Karte 208,420,760 Acker;

die für Idaho oben angegebene Quadratmeilenzahl von 325,659 ergiebt aber (640 Acker = 1 Quadratmeile) gerade 208,421,760 Acker. Die Gleichheit dieser Ziffer mit Ausnahme der 0 statt der 1 lässt hier aber eher einen Schreib- oder Rechenfehler vermuthen. Im Ganzen können wir auch von diesen Gebieten, die theilweise gebirgige Wildniss, theilweise ebene Wüste oder beides abwechselnd sind und nur von Goldminendistrikten stellenweise durchsetzt werden, wenig Statistisches erwarten. Dass aber die Wahrscheinlichkeitsrechnung des obigen Berichts für die Bevölkerung dieser Gebiete bis zum Jahre 1890 eher zu niedrig, als zu hoch gegriffen ist, sehen wir aus dem, was unsere Statistik über das Territorium Washington giebt. Dessen Bevölkerung war 1850 1,201 und 1860 11,594, zeigt also in einem Decennium eine Zunahme von 865,36 Prozent, während der Bericht für das Decennium von 1860—1870 eine Zunahme der Bevölkerung desselben Territoriums von nur 300,00 Prozent annimmt.

Washington-Territorium.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

1850.	Gesammtbevölkerung	1,201	Prozente der Zunahme + 865,36.
1860.	-	11,594	

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		69,885.	383,919.
	Werth	Doll.	438,100.	1,116,202.
Nutzvieh. Werth		Doll.	194,042.	1,147,681.
Butter		B.-Pfd.	1,900.	157,802.
Käse		-	1,050.	12,146.
Wolle		-	18,150.	20,720.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	8,000.	105,108.
Wachs und Honig		B.-Pfd.	—	5,820.
Weizen		Bushel.	11,790.	92,609.
Roggen		-	—	244.
Wälschkorn		-	5.	4,792.
Hafer		-	6,690.	158,001.
Gerste		-	—	1,715.
Buchweizen		-	—	977.
Erbsen und Bohnen		-	2,744.	38,005.
Irländische Kartoffeln		-	32,897.	191,354.

		1850.	1860.
Süsse Kartoffeln	Bushel.	—	18.
Wein	Gallonen.	—	179.
Heu	Tonnen.	—	4,871.
Kleesaat	Bushel.	—	116.
Grassaat	-	—	211.
Obst. Werth	Doll.	—	23,779.
Gartenprodukte. Werth	-	13,600.	37,749.
Häusliche Manufakturen. Werth .	-	—	33,506.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	—	1,405,000.
Mehlsorten	-	—	73,800.
Bretter gesägt und gehobelt	-	—	1,172,520.
Kohlen Werth	-	—	32,244.
Fische, Salm	-	—	18,900.
Austern	-	—	44,597.
Leder	-	—	17,500.

Statistik des Handels. Offizielle Berichte vom Distrikt des Pugets-Sund.

Jahre.	Heimische Exporte.	Werth der Importe.	Clar. Tonnenzahl.		Entr. Tonnenzahl.		Tonnenzahl.	
			Amerik.	Fremde.	Amerik.	Fremde.	Eigene	Gebaut
	Doll.	Doll.						
1855	—	2,412	—	—	—	—	1,192	—
1856	91,299	3,955	5,285	2,322	1,879	428	—	—
1857	25,805	3,717	685	716	1,264	1,140	—	—
1858	265,701	12,717	21,593	8,254	11,451	2,490	5,013	15
1859	444,352	5,133	40,351	2,630	29,937	3,276	7,166	—
1860	—	—	—	—	—	—	—	—

Weder Eisenbahnen noch Canäle sind zu notiren. Die Länge der Post-Route betrug 1860 im Territorium 416 Meilen Landstrasse und 340 Meilen Dampfboot, zusammen 756 Meilen.

Die Grenzen dieses Territoriums sind halb künstliche, halb natürliche; in einer Breite vom 45° 14′ — 49° 00′ und einer Länge vom 116° 44′ — 124° 32′ hat es im Westen eine buchtige Küste am stillen Meere mit dem Hauptausfuhrhafen Olympia am Pugetsund, im Süden genau als Grenze gegen Oregon den Lauf des Columbiaflusses bis Fort Walla, wo eine kleine Vermessungslinie bis zur östlichen Grenze führt, die in einer Längenparallele an

Idaho anschliesst, und im Norden eine den Breitengradlinien parallele Grenze gegen British Columbia. In den mittleren Territorien fallen die natürlichen Grenzen meist weg und diese bilden Quadrate oder Oblonge, deren Vermessungslinien häufig mit den geographischen Gradlinien parallel laufen. Weiter nach Osten zu bilden grosse Ströme, wie der Missouri, wieder natürliche Grenzen, so die ganze östliche Grenze von Nebraska gegen Jowa und Nord-Missouri hin und ein Theil der östlichen Grenze von Kansas gegen Missouri hin. So bildet ein Seitenfluss des Missouri auch einen grossen Theil der nördlichen Grenze von Nebraska gegen Dakotah hin. Die übrigen Grenzen Nebraska's sind Vermessungslinien, gegen Westen Neu-Dakotah und Colorado, gegen Süden Colorado und Kansas in einer Länge von 94° 34′ — 104° 00′ und einer Breite von 40° 00′ — 49° 00′; die von Kansas meist den Graden parallele Vermessungslinien im Norden, gegen Nebraska, im Westen gegen Colorado im Süden gegen Indianterritory in einer Breite von 37° 00′ — 40° 00′ und einer Länge von 94° 25′ — 10° 00′. Die Quadratmeilenzahl von Nebraska wird auf 122,007, die von Kansas auf 78,418 angegeben. Wir wollen mit diesen beiden Territorien, von denen Kansas bereits Staat ist, beginnen, und von der Doppelreihe von Staaten und Territorien, deren nördliche Folge nach Westen hin zwischen der Nord-Pacific-Eisenbahn und der Union-Pacific-Linie, zu liegen kommt, während die südliche von der letzteren in der oben beschriebenen Weise nach Westen hin durchkreuzt wird, Alles das geben, was uns von statistischem Material über diese wirthschaftlich noch so unbekannten Gebiete zu Handen gekommen. Der oben angeführte Bericht giebt über diese beiden Gebiete Folgendes:

Kansas und Nebraska.

Der Census von 1860 ergab für die Bevölkerung jener inneren Bezirke, die mit dem Ueberlandhandel westlich vom Missouri in Verbindung stehen, folgende Resultate:

Neu-Mexico . . .	83,009.
Colorado	34,277.
Utah	40,273.
	157,559.

Ein besonderer Korrespondent des New-York-Herald lieferte 1860 folgende Angaben:

Tabelle, welche den Betrag der Fracht mit der erforderlichen Ausrüstung angiebt, die im Jahre 1860 über die „Plains“ von den verschiedenen Häfen am Missouristrom aus gesandt wurde.

Woher.	Pfunde.	Menschen.	Pferde.	Maulthiere.	Ochsen.	Wagen.
Kansas-City	16,439,134	7,084	464	6,149	27,920	3,033
Leavenworth	5,656,082	1,216	—	206	10,925	1,003
Atchinson	6,097,943	1,591	—	472	13,640	1,280
St. Joseph	1,672,000	490	—	520	3,980	418
Nebraska-City . . .	5,496,000	896	—	113	11,118	916
Omaha-City	713,000	324	377	114	340	272
Gesammtbetrag . .	36,074,159	11,601	841	7,574	67,923	6,922

Im Jahr 1863 hat eine Bevölkerung von 60,000 in Nevada für den Transport von Maschinen, Waaren, Nahrungsmitteln etc. von der Küste des stillen Meeres her eine Anzahl von Menschen Thieren und Wagen beschäftigt, die völlig halb so gross war, als die obigen Angaben des Ueberlandtransports westlich von Kansas und Nebraska. Dass diese Tabelle nicht geeignet ist, den Handel von 1864 darzustellen, kann man von der Erwägung der gegenwärtigen Bevölkerung der Gebirgsterritorien schliessen.

Neu-Mexico (keine Zunahme)	83,009.
Colorado	60,000.
Utah	80,000.
Montana	12,000.
	235,009.

Es ist keine übertriebene Schätzung, dass der gegenwärtige Transport 50,000,000 Pfund betrage, die 10,000 Wagenzüge zu Doll. 5,000,000 jährlicher Kosten beschäftigen. In Folge des Krieges und anderer Ursachen hat eine beträchtliche Ablenkung des Handels über die „Plains“ zu Gunsten nördlicher Abfahrtspunkte vom Missouri aus stattgefunden und Kansas-City hat in keinem Falle die leitende Stellung in dem Grade eingenommen, wie es für 1860 angegeben ist. Ob der Handel dort seine früheren Verhältnisse wieder annehmen wird, hängt gänzlich vom Eisenbahnbau der nächsten zwölf Monate ab. Kansas und Nebraska sind in einer durchschnittlichen Entfernung von hundert und fünfzig Meilen westlich vom Missourifluss so gut für Ackerbau geeignet, wie die Staaten von Missouri und Jowa; über diese Grenze hinaus ist der Ackerbau von Bewässerung abhängig.

Weiterhin wird, wie Lieutenant Warren gezeigt hat, ein stetiger und lohnender Markt für Brodstoffe und andere Ackerbauprodukte vor der Thüre des Farmers in Kansas und Nebraska sein, der all seinen Ueberfluss von der Atlantischen Küste ableiten wird. Die vorhergehende Revue der Territorien*), östlich von der Sierra Nevada von Californien, setzt einen dauernden Mangel an Ackerbauproduktion voraus, während ihre Mineralschätze eine grosse Bevölkerung concentriren werden. Grasbau und Wolle-Erzeugung sind künftige Interessen, geeignet zugleich mit häuslichen Manufakturen auf einer nicht fernen Stufe des Fortschritts Abwechslung in die Industrie zu bringen und Arbeitskraft zu beschäftigen; aber für das nächste Jahrzehnt werden Manufakturen und selbst Fleischwaaren reichlich über die Sierra Nevada vom Westen und über die „Plains“ vom Missouriflusse her eingeführt werden.

Der Frühling von 1864 war Zeuge eines Auszugs der Bevölkerung von den westlichen Grenzen Missouri's und Jowa's nach den Minendistrikten von Colorado und Montana, welcher den von 1860 bei weitem übertrifft. Peter A. Dey, Ingenieur der Union-Pacific-Eisenbahn, schreibt von Omaha unter dem Datum des 17. Mai 1864: Viertausend Wagen und sechstausend Tonnen Fracht haben seit dem ersten April den Missouri bei Omaha gekreuzt. Es ist jetzt eine tägliche Bewegung von zweihundert Gespannen, dreihundert Tonnenfracht und Ein Tausend Personen im Gange. Die Gespanne sind zu gleichen Theilen solche die von vier Pferden und solche, die von fünf Jochen Ochsen gezogen werden. Es ist keine Auswanderung bekannt, die mit dieser zu vergleichen wäre. Der Zug von Gespannen, der auf Ueberfahrt wartet, reicht beinahe bis Council Bluff oder drei Meilen in der Länge. Dieser Strom wird unzweifelhaft bis Mitte Juni fortdauern. Das Ueberfahrtsboot läuft Tag und Nacht. Dabei sind die Regierungstransporte nicht mit eingeschlossen.

Die Statistik der Frühlingsauswanderung von 1864 beträgt auf der Basis dieser Angaben somit 75,000 Menschen, 22,500 Tonnen Fracht, 30,000 Pferde und Maulesel und 75,000 Stück Vieh. Es ist wahrscheinlich, dass die Auswanderung von anderen Punkten am Missourifluss ähnliche Summen darstellt und in diesem Falle werden im Jahre 1864 150,000 mehr von den Mississippistaaten zur Bevölkerung der Gebirge hinzukommen.“

---

*) Wir geben diese theilweise nachfolgend. — A. d. Verf.

Wie wir sehen, ist die Ausbeute an statistischem Material für Nebraska und Kansas in diesem offiziellen Bericht sehr gering. Was wir aus unserer Statistik nachtragen können, ist folgendes:

Die Ausdehnung des Territoriums Nebraska war 1860 122,007 Quadratmeilen, wovon 45,079 Quadratmeilen an Idaho abgegeben wurden, so dass dessen heutiges Areal nur aus 27,928 Quadratmeilen oder 49,233,920 Acker besteht. Die Quantität von bebautem Ackerland war 1860 122,582, von unbebautem 501,723, zusammen 624,205 Acker.

Die Bevölkerung in demselben Jahre war 28,841; der Werth von Nutzvieh Doll. 1,216,328, von Schlachtvieh Doll. 100,755; die Production von Butter 352,697 B.-Pfd., von Käse 15,762 B.-Pfd., von Wolle 3,312 B.-Pfd., von Getreide an Bushelzahl von Weizen 72,268, von Roggen 1,185, von Wälschkorn 1,846,785, von Hafer 79,917, von Gerste 1,243, von Buchweizen..., von Taback 3,801 B.-Pfd., von Erbsen und Bohnen 4,508 Bushel, von irländischen Kartoffeln 169,792 und von süssen 163 Bushels, von Wein 631 Gallonen, von Heu 25,320 Tonnen, von Grassaat 206 Bushels, von Ahornzucker 316 B.-Pfd., von Sorghumsyrup 23,105 Gallonen, von Obst an Werth Doll. 161, von Gartenfrucht Doll. 9,680, von häuslichen Manufakturen Doll. 1,776.

Die Production allgemeiner Industrie war 1860 im Gesammtwerth Doll. 581,942, von deren Hauptartikeln: von gehobelten Brettern Doll. 316,104, von Mehlarten Doll. 110,391, von Stiefeln und Schuhen Doll. 28,651, von Bieren Doll. 16,400.

Die Länge der Postroute, ganz zu Land, war 1860 1,772 Meilen. Städte sind keine genannt.

Der Staat Kansas umfasst einen Flächenraum von 78,418 Quadratmeilen oder 50,187,520 Acker.

Die Statistik seiner Bevölkerung und seiner Produktion war im Jahre 1860, wie folgt:

Die Bevölkerung im Ganzen 107,206, von den hauptsächlichsten Städten und Flecken: von Leavenworth 7,429, von Atchinson 2,616, von Lawrence 1,645, von Wyandotte 1,530, von Topeka (neue politische Hauptstadt) 1,000, von Lecompton (alte politische Hauptstadt) 1,000.

Die Ausdehnung von Ackerland betrug 1,657,461 Acker, wovon 372,835 bebaut waren; der Werth an Nutzvieh war Doll. 3,205,522, an Schlachtvieh Doll. 547,450; die Produktion war von Butter 1,012,975 B.-Pfd, von Käse 28,053 B.-Pfd., von Wolle 22,593 B.Pfd.

von Wachs 467 B.-Pfd., von Honig 14,942 B.-Pfd., von Getreide in Bushels: von Gerste 168,527, von Roggen 3,928, von Wälschkorn 5,678,834, von Gerste 4,128, von Buchweizen 36,799, von Hafer 80,477. — Von anderen Produkten: von Taback 16,978 B.-Pfd., von Erbsen und Bohnen 10,167 Bushels, von irländischen Kartoffeln 283,968 Bushels, von süssen 922 Bushels, von Wein 241 Gallonen, von Obst Doll. 724, von Gartenfrüchten Doll. 36,553, von Heu 50,812 Tonnen, von Ahornzucker 1,548 B.-Pfd., von Sorghumsyrup 79,482 Gallonen, von häuslichen Manufakturen Doll. 15,371. Die Werthe der Produkte allgemeiner Industrie waren von Brettern Doll. 945,088, von Mehlarten Doll. 284,281, von Dampfmaschinen Doll. 40,000, von Ackerbaugeräth Doll. 20,000, von Spirituosen Doll. 3,750, von Leder Doll. 850 u. s. w. — im Gesammtwerth Doll. 2,800,000.

Die Länge der Postroute war 5,722 Meilen.

Neu-Dakotah und Colorado.

Die nächstfolgenden Territorien sind Colorado und der neu hinzugekommene Theil Dakotah's zwischen dem 104° und 102° der Länge und dem 40° und 45° nördlicher Breite mit Vermessungslinien, den geographischen Graden ziemlich parallel, so dass er, abgesehen von einer kleinen Landzunge nach Idaho, so ziemlich ein Quadrat von 62,526,528 Acker Areal bildet. Die Grenzen dieses Gebietes sind nördlich Montana, östlich das alte Dakotah und Nebraska, südlich Colorado und Utah und westlich Utah und Idaho. Ausser dem, was wir über Dakotah bereits gegeben, liegt uns nichts Statistisches vor. Südlich von diesem Theil Dakotah's liegt Colorado, ein regelmässiges mit den geographischen Gradlinien paralleles Oblong, nördlich von Dakotah und Nebraska, westlich von Nebraska und Kansas, südlich von Texas und Neumexico und westlich von Utah begrenzt zwischen 37° 00′ und 41° 00′ nördlicher Breite und 102° 00′ und 109° 00′ Länge, mit einem Areal von 105,818 Quadratmeilen oder 67,723,520 Ackern und einer Bevölkerung von 34,277 nach dem Census von 1860 und von 60,000 nach offizieller Abschätzung von 1863, und der politischen Hauptstadt Denver. Der Bericht des Schatzsekretärs giebt folgende Mittheilungen und Conjecturen über dies Gebiet.

„Das Colorado-Territorium mit einer weissen Bevölkerung von 34,231 im Jahr 1860 und einem Areal, das auf 100,000 Quadrat-

`^ Acker geschätzt wird, hat während der
ᶠenden Jahrzehnts eine Verdoppelung
Die Bevölkerung im Januar 1864
werden. Die Goldproduktion
und wird 1864 wahrscheinlich

.hren John Evans, Gouverneurs von
,ebung des Territoriums den 3. Februar
ganz genau die künftige Lage des Staates
.ultur, des Grasbaues und der Minenausbeute
.n, dass noch nicht mehr als die Hälfte der
orium nöthigen Subsistenzmittel auf dessen eignem
.gt wird, und setzt voraus, dass dies Verhältniss zwi-
.ferung und Nachfrage auch in künftigen Jahren fort-
.n wird. Er giebt zu, dass die bebaubaren Ländereien
Colorado, ausser zu den Zwecken des Grasbaues, ganz genau
.schränkt seien auf die Menge des Wassers, das sich zum Gebrauch für die Bewässerung vorfindet, während er behauptet diese Ländereien seien sehr fruchtbar, wenn sie bewässert würden. Der Gouverneur giebt folgende Vergleichung zwischen dem Einkommen des Ackerbaues in Colorado und dem in Illinois:

Colorado — Arbeit von 1 Mann — 10 Acker Wälschkorn, 15 Acker Weizen.

10 Acker Wälschkorn, 40 Bushels auf den Acker, = 400 Bushels à Doll. 3	Doll. 1,200.00.
15 Acker Weizen, 30 Bushels auf den Acker = 450 Bush. à Doll. 3	Doll. 1,350.00.
Wälschkornfutter von 10 Acker à Doll. 10	Doll. 100.00.
Weizenstroh von 15 Acker = 20 Tonnen à Doll. 10 .	Doll. 200.00.
Zusammen	Doll. 2,850.00.

Illinois — eines Mannes Arbeit — 30 Acker Wälschkorn, 15 Acker Weizen.

30 Acker Wälschkorn, 60 Bushels auf den Acker = 1,800 Bushels à 20 Cents	Doll. 360.00.
15 Acker Weizen, 15 Bushels auf den Acker = 225 Bush. à 75 Cents	Doll. 168.75.
Stroh und Futter geschätzt zu	Doll. 100.00.
Zusammen	Doll. 628.75.

Gewinn an der jährlichen Arbeit Eines Mannes in Colorado über den in Illinois	Doll. 2,221.25.

Noch bezeichnender, als diese ausserordentlichen Preise von Wälschkorn und Weizen in Colorado ist der Vorschlag des Gouverneurs Evans, dass durch einen Congress-Act von jedem künftighin entdeckten Quarzminengang Eine Baustelle („claim") zur Gründung eines Schulfonds zurückgehalten werden soll, „da die gewöhnliche Verleihung von Schulländereien durch die Bundesregierung in Colorado verhältnissmässig werthlos für einen solchen Zweck sein würde." Gouverneur Evans bemerkt über den Fortschritt der Quarzminenproduction Folgendes:

„Die Verbesserung in der Methode bei der Gewinnung aus den Erzen unserer Minen Gold zu sparen, die letztes Jahr gemacht wurde, hat den Minenarbeiten einen neuen Impuls gegeben. Durch diese neuen Processe werden Erze, die nach der alten Methode nur Doll. 25 per Tonne ergaben, so zubereitet, dass sie Doll. 100 per Tonne ergeben, und manche Varietäten weit mehr erzeugen, und dies ohne grosse Vermehrung der Kosten."

Die hier gemeinten Verbesserungen sind sowohl chemischer, wie mechanischer Art, und werden von einem Schriftsteller des „New-York-Commercial-Advertiser" folgendermaassen beschrieben:

„Das Gold im Quarz ist mit Eisenschwefelkiesen verbunden; es wird so hartnäckig festgehalten, als ob es selbst an den immer vorhandenen Schwefel gebunden wäre. Die alte Methode nach der Entfernung des Schwefels war die, das Ganze fein zu pulverisiren und dann mit Quecksilber zu mengen, das sich mit dem freien Gold, das einen Theil davon bildete, verband, und dann durch Hitze verdampft, das Gold rein zurückliess. Durch diesen Process wurde viel Gold verloren, das an den Schwefelkiesen festhangen blieb, und in den Kolben mit fortging. Ein neuer Process der Röstung bis zu einer bestimmten Hitze treibt den Schwefel aus, ohne die Cohäsion der Eisenkiese zu vermehren, oder das Gold zu verflüchtigen. Dieser Process vermehrt das Product ums Dreifache. In anderen Fällen, wo die Erze fein pulverisirt werden, wird das Gold so fein, dass es in der Luft fliegt und so dem Quecksilber entgeht. Dieser Schwierigkeit begegnete man durch Erzeugung von Quecksilberdämpfen in geschlossenen Cylindern, durch die der Staub durchgeht. Die Dämpfe fixiren dann die schwebenden Goldtheilchen und der Gewinn, der dadurch erzielt wurde, war im Verhältniss von 2 : 5."

„Auf der westlichen Abdachung der Schneegebirge in Colorado sind ausgedehnte Silberminen entdeckt worden. Auch Eisen,

Blei, Quecksilber und Kohlen wurden im Territorium gefunden und haben bereits Capital angezogen. Nach dem Verhältniss der Zunahme seit 1860 wird die Bevölkerung von Colorado 1870 200,000 betragen."

„Die Entdeckungen und die Entwickelung des Gregory-Districkts ist bisher die einzige Basis für die Ansiedlung von Colorado. Dieser Distrikt erstreckt sich von Gold-Hill nach Empire-City ohngefähr 30 Meilen längs der Basis des Schneegebietes und ist im Durchschnitt 10 Meilen breit — ein Flächenraum von dreihundert Quadratmeilen golderzeugender Gebirge, wo jetzt 100 Quarzmühlen im Betrieb sind."

Gouverneur Evans beschreibt in seiner Botschaft vom 17. Juli 1862 die Minen und die Art und Weise der Minenarbeiten im Gregorydistrikt folgendermaassen:

„Die Quarzadern findet man in einer durchschnittlichen Entfernung von Einhundert Fuss von einander. Sie werden durch Minengesetze in Baustellen (claims) von Einhundert Fuss Ausdehnung abgetheilt. Dies ergiebt auf den Quarzminengängen dieser Gegend allein eine Oberfläche von über 800,000 Claims. Diese Adern sind von 6 Zoll bis zu 9 Fuss dick, und unterscheiden sich noch weit mehr in ihrer Qualität — von denen, die gar nichts eintragen, bis zu den reichsten, die irgendwo in der Welt gefunden werden können."

Er nimmt an, dass ein Ertrag aus dem Erz von Doll. 12 auf die Tonne alle Kosten deckt und dass der Durchschnittserfolg der Quarzminenarbeiten in Colorado Doll. 36 auf die Tonne ist. Intelligente Beobachter sprechen die Ueberzeugung aus, dass der Bereich des goldhaltigen Quarzes nicht auf den Gregorydistrikt beschränkt, sondern so ausgedehnt sei, als das Schneegebiet selbst; und dass neuere Entdeckungen in der Nähe von South-Park und längs der Clear- und Boulder-Creeks und ihrer Zweige nur die Vorläufer einer Entwicklung in der die drei Parke trennenden Gebirgskette seien, welche in wenigen Jahren einen grösseren Betrag von Schätzen liefern wird, als gegenwärtig California liefert, indem nördlich und südlich vom gegenwärtigen Mittelpunkt wichtige Angriffspunkte in Bau genommen werden."

„Professor James T. Hodge, der Geolog der Union-Pacificeisenbahn, berichtet das Vorhandensein von Eisen und Kohlen nahe bei Fort Laramie und dem Cheyenne-Pass, — Gegenden nördlich von Colorado gelegen. Die Blackhills und Medicinebow-

Gebirge enthalten diese Mineralien, während die Laramie-Ebenen in der Nachbarschaft sich zu Ackerbauansiedlungen eignen. In der Nachbarschaft von Denver-City in Colorado besuchte Professor Hodge Kohlenlager, die eine Dicke von fünf Fuss, zehn Zoll reiner Kohle darstellen ohne Beimischung von Schiefer; und beschreibt deren Aussehen und Eigenschaften so:

„Die Kohle hat ein glänzendes Pechschwarz und wird leicht in grossen, fest und gesund aussehenden Stücken gegraben, soll sich aber, einige Wochen der Luft ausgesetzt, leicht bröckeln. Sie enthält nur wenig Erdpech, und brennt mit wenig Rauch und nicht unangenehmen Geruch mit gelber Flamme; sie bildet weder Coaks, noch schmilzt sie, und erzeugt selbst beim stärksten Zug kein Geprassel. Die Asche von Kohlen aus den meisten Lagern ist weiss und massig. Nur mit Schwierigkeit erhält man davon Glühhitze in der Schmiede; Schwefel wird darin in kleinen Mengen in Form von äusserst kleinen Scheiben von Eisenkiesen, die in den Spalten zerstreut vorkommen, beobachtet. Theilchen von Steinharz kommen weit reichlicher in der Kohle in Grösse von Nadelköpfen vertheilt vor."

„Ein anderes Kohlenlager, für den Bedarf des Marktes von Denver bearbeitet, ist in den Hügeln längs des South-Boulder-Creeks, nur zwei und eine halbe Meile von der Basis der Felsengebirge entfernt. Diese Gegend bietet ausserdem einen Reichthum an Eisenerzen, und wurde zur Errichtung der ersten Gebläseofens im Territorium ausersehen, die im März von 1864 stattfand." ... „Das Hauptkohlenlager wurde einige Ruthen südöstlich vom Ofen eröffnet, und wurde hundert Fuss tief, eine Abdachung von ohngefähr zehn Graden von der Horizontalebene gegen den Osten zu hinab, bearbeitet. Das Lager ist zwölf Fuss dick, fast gleichförmig in seinen Eigenschaften, und gewährt einen schönen Anblick durch den glänzenden Schimmer der Kohle. Ein wenig Schwefel (Kiese) kann hier in den Spalten entdeckt werden." Zwei andere Lager werden noch beschrieben, von denen das eine eine Kohle von etwas festerer Eigenschaft als die andern gewährt. Die Proben der Kohle wurden dem Professor John Torrey gezeigt, der nach seiner Analyse sie als zu der Klasse der Ligniten gehörig beschreibt — also technisch weder bituminöse, noch Cannel- noch Anthracit-Kohle." „Immerhin nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch muss es als Kohle betrachtet werden. Ihrer Heizkraft nach kann man die Felsengebirgskohle zwischen trocknes Holz

und die bituminöse Kohle stellen; und sie ist deshalb ein äusserst nützliches Brennmaterial; sie kann zum Schmelzen von Eisen und anderen Erzen benutzt werden. Für Locomotiven könnte sie bei einiger Modification des Feuerheerdes vortheilhaft verwandt werden. Die Asche ist so gering an Menge und so leicht, dass das Meiste davon vom blasenden Ofen fortgetrieben würde. In kleinen Oefen brennt die Kohle frei, giebt ein heisses und helles Feuer, und lässt kein Geprassel hören. Die Proben, die man untersucht hat, zeigten die Neigung zu zerbröckeln, wenn man sie nass werden und dann trocknen liess, daher ist es nöthig sie vor Nässe zu bewahren."

Das Eisen, das man an der östlichen Basis der Gebirge nahe bei der Stadt Denver gefunden, wird durch Professor Torrey als Lemonit charakterisirt, eine compacte Varietät, die von Eisencarbonat herrührt, und gewöhnlich unter dem Namen von braunem Hematit oder braunem Eisenerz bekannt ist. „Man findet es" sagt Professor Hodge weiter, „in unregelmässigen Ablagerungen, die über den Spitzen, Enden und Abhängen vieler an Southcreek und Rockcreek grenzender Felsenkämme zerstreut sind. Diese Ablagerungen erstrecken sich nur bis zu einer Tiefe von Einem bis drei Fuss, und da sie augenscheinlich keinen Theil der Schichten jener Hügel bilden, so ist es nicht möglich die Mengen des Erzes, die sie liefern können, zu bestimmen. Man kann nur danach, dass man eine Zahl von Aekern so bedeckt sieht, urtheilen, dass für einige Jahre Zufuhr für einen oder mehrere Blasöfen vorhanden sein wird; aber ausgedehnte Beobachtungen wären nöthig, ehe man behauptete, dass grosse Werke von dieser Quelle gespeist werden könnten. Das Erz findet man in Stücken von allen Grössen bis zu Massen von einer halben Tonne Gewicht; und grosse Mengen davon sind so fein, dass man es zum Gebrauch des Ofens durch Sieben sammeln müsste. Von fremden steinigen Bestandtheilen ist schwerlich eine Beimischung in diesen Ablagerungen. Die Qualität des Erzes ist im Allgemeinen ziemlich gut, obwohl die grösseren Massen nicht so rein und feingekörnt sind, als die kleineren Erze. Ich sollte meinen, dass im Durchschnitt drei Tonnen erforderlich sein würden um eine Tonne zu erzielen. Das Erz befindet sich für den Blasofen in einem ausgezeichneten Zustand; denn dessen langes Freiliegen auf der Oberfläche hat es zum Schmelzen fast so gründlich vorbereitet, als ob es geröstet worden wäre. Seine ungewöhnliche Art des Vorkommens ohne Verbindung mit den Schichten der Höhen

war eine Zeitlang eine Quelle des Staunens; und es schien nöthig es genau zu erklären, um besser über die Wahrscheinlichkeit zu urtheilen, dass diese Erze in grossen Massen an andern Plätzen im Gebiet dieser Formationen gefunden werden.

Indem ich das Land bis zur Basis der Gebirge untersuchte, entdeckte ich etwas, das, wie ich glaube, die richtige Erklärung giebt. In einer Entfernung von zwei und einer halben Meile von den Minen steigt der bereits erwähnte Randstreifen plötzlich mit einer sehr steilenOberfläche und Einsenkung seiner Schichten aufwärts. Die Oberfläche an seinem Fusse ist mit grossen runden Rollsteinen von denGranitfelsen derGebirge bedeckt. Einige sind auch von den rothen Sandsteinen und Conglomeraten des äusseren Rückens. Sie nehmen an Grösse und Zahl nach Osten zu ab; und zeigen so die Bewegung von grossen Massen von Wasser und Eis nach dieser Richtung hin an. Ich habe diese, zugleich mit offenbarer Entblössung, die ich weiter nördlich beobachtet habe, und die augenscheinlich nicht auf diluviale oder Treib-Formationen bezogen werden können, für die am strengsten markirten Zeugen der Eisthätigkeit gehalten, die ich je zuvor gesehen. Die Ausdehnung desselben über die Hügel nahe dem Ofen muss die weichen Lager ausgehöhlt haben, aus denen sie zum grössten Theile bestehen; und während die leichten Thonstoffe der Schichten, welche die Eisenerze enthielten, durch Wasserströme weggeschwemmt wurden, so blieben diese, vermöge ihrer Schwere zurück, und werden nun zerstreut über die Hügel vorgefunden. Durch das lange Freiliegen sind sie oxidirt, oder vom Thoneisenstein, dem „blue case iron“, wie er hier genannt wird, in muschlichen Hematit umgewandelt worden. Eine solche Abstammung des Eisens muss, wenn sie richtig ist, selbstverständlich die Quantität an irgend einer Stelle unsicher machen. Wie es gefunden wird, so wird es gesammelt, und an den Schmelzofen abgeliefert mit Kosten von Doll. 3 die Tonne, was Doll. 9 auf die Tonne Eisen ausmacht.“

„Der Ofen, Eigenthum der Herren Langford, Lee und Marshall, ist eine sehr kleine Schornsteinreihe von einer täglichen Capacität von nur vier bis fünf Tonnen Roheisen. Er ist zwanzig Quadratfuss an der Basis, zwei und zwanzig Fuss hoch und sieben Fuss im Durchmesser an den „boshes“ (?)*). Der Heerd

*) Soll vielleicht „bushes“ heissen, und technisch die Kranzleisten am oberen Ende bedeuten. — A. d. V.

ist fünf Fuss hoch und achtzehn Zoll im Durchmesser. Es wird beabsichtigt, den Ofen mit kaltem Gebläse arbeiten zu lassen; und die Verzehrung von Holzkohle wird wahrscheinlich von 250 bis 300 Bushels auf die Tonne Eisen betragen. Die Kosten der Holzkohle beim Ofen sind 10 Cents der Bushel, was Doll. 25 bis Doll. 30 Brennmaterial für die Tonne macht, während die Kosten der Erze, wie oben bemerkt, auf Doll. 9 geschätzt werden können. Die Kosten von Kalk für den Fluss werden wahrscheinlich nicht über 50 Cents betragen; und die übrigen Posten für Arbeit, Reparaturen u. s. w. können auf ohngefähr Doll. 7 geschätzt werden. Die Gesammtkosten werden wahrscheinlich ohngefähr Doll. 45 für die Tonne Rohmetall ausmachen. In grossen Etablissements würden die Kosten geringer sein; besonders, wenn die rohe Mineralkohle, ganz oder theilweise, an die Stelle der Holzkohle gesetzt werden könnte. Auch würde die Quantität des Brennmaterials durch heisses Gebläse vermindert werden.“

Die Aussichten des Ackerbaues betrachtet Professor Hodge folgendermaassen:

„Die Quellen des Ackerbaues in den Prairien werden einigermaassen beschränkt durch die ausserordentliche Trockenheit des Climas. Regen fällt selten; und ohne die nie fehlende Zufuhr von Wasser in den zahlreichen Strömen, die von dem centralen Schneegebiete der Felsengebirge herabfliessen, würde das Land eine unbewohnbare Wüste sein. Dennoch ist der Boden grossentheils fruchtbar, warm und weich und hat reichlich Gips und Sodasalze, die an der Oberfläche in Form einer Krustenbildung auftreten, die dem Reife gleicht. Dies findet man namentlich reichlich an den Rändern eingetrockneter Teiche. Die alkalischen Salze berühren die Wasser von vielen Quellen, machen sie widerlich für den Geschmack und ungesund; und werden, vermischt mit dem Staub der Strassen in der Sommerzeit, schädlich für die Augen der Reisenden. Es ist bemerkenswerth, dass trotz des Mangels an Regen, keine grosse Noth an Wassermangel auf den Ebnen an den Ranchen und Stationen der Strassen empfunden wird. Ich kreuzte den Plattefluss beim Fort Kearney im Monat Oktober, und kam über sein trocknes und sandiges Bette; und dennoch enthielten die Quellen längs des Thales reichlich Wasser; und waren im Allgemeinen keine zwanzig Fuss tief, so dass ihr Grund das Niveau des Flusses nicht erreicht. Es ist schwer zu erklären, woher diese Zufuhr stammt. Die Trockenheit des Bodens

macht die Bewässerung für seine erfolgreiche Bebauung nothwendig; und diese ist in Colorado bereits in beträchtlicher Ausdehnung in Gebrauch, und zwar nach dem System der Mexicaner, das im Ausgraben von „acequias", oder Gräben besteht, die oft mehrere Meilen Länge haben, durch welche das Wasser der Ströme, von einem höheren Niveau gewonnen, auf dieser Höhe hinter die Ackerbauländereien geführt, und über diese ausgelassen wird, so oft es die Gelegenheit erfordert, indem man die „Acequias" an den gewünschten Punkten anzapft. Die Bebauung ist also auf die Ländereien beschränkt, die unter dem Niveau der „Acequias" liegen; und solche Ländereien findet man in beträchtlicher Ausdehnung längs der meisten Ströme, in grosser Breite sich ausdehnend, selbst, bevor diese schon völlig aus den Gebirgen hervorkommen. Sehr fruchtbare und ausgedehnte Farmen von solcher Lage sieht man hinauflaufen zwischen den Basalthöhen, oder bis Clearcreek*) und ähnliche Anbaue erstrecken sich ganz entlang dieses Flusses bis zu seiner Mündung unterhalb Denver. Die Flüsse, nördlich davon bis zum Cache-a-Poudre und diesen eingeschlossen, gewähren denselben Vortheil für die Bebauung des Bodens; und längs den meisten ist das Land in fortlaufenden Reihen von Ackergütern besetzt. Bei der Neuheit des Landes, das erst seit zwei oder drei Jahren besetzt ist, beschränken sich die Erndten auf einige der nothwendigsten Artikel. Da Mehl dem Territorium von den Staaten und von New-Mexico aus geliefert wird, so ist die Erzeugung von Weizen nicht so wichtig, wie die von mehr massigen Artikeln, welche für so grosse Entfernungen die Transportkosten nicht aufbringen würden. Etwas Weizen wird aber doch gezogen; und die Erndten sind erfolgreich. Die Hauptaufmerksamkeit ist aber auf die Sorge für reiche Zufuhr von Heu, Wälschkorn, Hafer und für Gemüse gerichtet, das die zahlreiche Goldminenbevölkerung in den Gebirgen braucht. Das Heu wird aus dem wilden Prairiegras gemacht; und so beschränkt sich seine Gewinnung auf die Summe der Arbeit, die zum Abmähen und Häufeln erforderlich ist. Die Quantität, welche im Jahre 1863 davon aufgemacht wurde, hat sich für die Be-

*) Das Wort „creek" bedeutet eigentlich eine Bucht, wird aber in Amerika allgemein für jedes Gewässer, das sich nicht zum grossen Strom oder See erweitert, gebraucht, wenn es mit grösseren Wassern zusammenhängt. — A. d. V.

dürfnisse des Landes für zu gering erwiesen; dies kam daher, dass das vorige Jahr einen Uebervorrath gezeigt hatte; der Bedarf wird aber noch vermehrt durch ausserordentliche Schneefälle, welche die Ebnen bedecken, und den zahlreich gehaltenen Heerden von Pferden und Rindern im Lande ihre gewöhnliche Nahrung abschneiden, die sie im Winter durch Abgrasen gewinnen. Dies, zusammengenommen mit dem unwegsamen Zustand der Strassen, machte, dass letzten December der Preis von Heu in den Goldminen bis zu Doll. 105 die Tonne stieg. Wälschkorn, das gute Erndten giebt, und längs der Ströme in irgend einer Ausdehnung gebaut werden kann, kostete zur selben Zeit neun bis zehn Cents das Pfund. Kartoffeln werden in Ueberfluss gezogen, ebenso Zwiebeln, Kohl und andere Gemüse; aber in dieser ungünstigen Jahreszeit steigen die Preise von allen hoch. Zwiebeln werden ohne alle die Arbeit, die ihre Cultur in den Staaten erfordert, gezogen, und kosten dennoch 10 bis 12 Cents das Pfund; sie wachsen so üppig, dass oft eine einzige mehr, als ein Pfund wiegt. Solche Preise können sich in günstiger Jahreszeit nicht halten und besonders nicht, wenn das Land mit einer reichlicheren Ackerbaubevölkerung versehen wird."

„Es ist eine wichtige Frage, ob die Cultur dieser Prärien immerfort auf diejenigen Theile beschränkt bleiben soll, die allein durch das jetzt gebräuchliche System bewässert werden können. Die Gebirge sind offenbar reichlich mit Wasser versehen, das hauptsächlich vom schmelzenden Schnee auf dem centralen Gebiet herstammt. Ein grosser Theil davon dringt unstreitig unter den geschichteten Felsen durch, die sich auf beiden Seiten von den Gebirgen absenken. Diese Wasser fliessen wahrscheinlich in unterirdischen Canälen weit weg von den Gebirgen und werden, wie sich erwarten lässt, durch artesische Brunnen angezapft, die bis zu ihrem Grunde dringen, in nie fehlenden Springquellen zur Oberfläche steigen. Die Schichtenbildung des Landes gewährt eine bemerkenswerthe Ermuthigung für solche Unternehmungen; ein anderer Anreiz zu ihrer Verfolgung wäre die Entdeckung von Minerallagern, welcher Art sie auch seien, unterhalb der Oberfläche. Dies würde eine zuverlässige und sehr ökonomische Methode sein, um das Dasein oder Nicht-Dasein von Kohlenlagern an solchen Orten zu bestimmen, wo die Gewinnung von Brennmaterial besonders erwünscht ist. Artesische Brunnen müssen in einiger Zeit ausserordentlich nützlich in den Laramie-Ebnen werden,

welche nicht so wohl bewässert sind, als das Land östlich von den Gebirgen. Diese Ebnen, bis jetzt noch gänzlich unbebaut, gewähren an einzelnen Stellen gute Waide und eine beträchtliche Menge von Prärieen zum Gebrauch der Oberland-Postkutschenlinie und der Emigrantenzüge."

„Die Laramie-Ebnen und die Gebirgsthäler der Schwarzhügel und der Medicine-Bow-Kette werden von Professor Hodge als Niederlagen von Eisen und Kohlen erwähnt; und sollen nach ihm alle Bestandtheile enthalten, um daselbst mit Hülfe von Bewässerung Ackerbau zu treiben. Diese Berichte wurden schon vorweg genommen durch Lieutenant (jetzt General) G. K. Warren in seinem topographischen Ingenieur-Bericht über das Nebraskaterritorium, der 1858—59 veröffentlicht wurde (Executive Documents volume 2, part 2, pag. 643) und von dem wir hier einen Auszug geben:

„In den Gebirgsdistrikten, welche im Westen an die grossen Ebnen grenzen, sind schöne Ströme und kleine reiche Thäler zu finden, bedeckt mit herrlichem Gras für Heu und bei gehöriger Bewässerung geeignet zur Bebauung. Schönes Holz zu Feuerung und Brettern, Kalk- und Bausteine giebt es hier im Ueberfluss. Gold wurde in einigen Plätzen in werthvollen Mengen gefunden; und ohne Zweifel werden auch die gewöhnlicheren nützlichen Mineralien gefunden, wenn genauere Untersuchungen angestellt werden. Ich halte es für äusserst wünschenswerth, etwas zu thun, um Ansiedlungen in der Nachbarschaft des Fort Laramie zu ermuthigen. Der Reichthum dieses Landes wird nicht genug gewürdigt; und es besteht keine Gelegenheit sich anzusiedeln, so lange der Besitztitel der Indianer nicht erloschen ist.* Die dort leben, ernähren sich vom Handel mit den Indianern; und da dieser schon jetzt überhäuft ist, so ist's in ihrem Interesse, Andere fern zu halten. Wäre aber der Besitztitel erloschen, und der Schutz einer wirksamen Territorialregierung dorthin ausgedehnt, so würde bald eine Ansiedlung emporsprossen, die mit der am grossen Salzsee wetteifern könnte. Der Laramie ist ein schöner Strom mit einem herrlichen und fruchtbaren Thal; und solche finden sich überall längs der Basis der Gebirge. Fichtenholz von der schönsten Qualität wächst hier in Ueberfluss und leicht zugänglich, kann zu den besten Brettern dienen. Bausteine von guter Qualität sind reichlich vorhanden. Die Errichtung eines militärischen Postens und die beständigen Züge der Emigranten

haben das Wild vertrieben, so dass die Indianer keinen hohen Werth auf das Land legen, und es billig ablassen würden."

„Die jetzige Bevölkerung an den äussersten Grenzen von Nebraska und Kansas wohnt nahe der westlichen Grenzlinie der fruchtbaren Theile des Prärielandes; und eine Wüste trennt sie von den wünschenswerthen und fruchtbaren Gegenden der Gebirge im Westen; sie ist nicht besser daran, als wäre sie an einer Meeresküste; bis dahin kann Bevölkerung und Cultur fortschreiten, aber nicht weiter. Aber dies giebt ihnen viel von dem Werthe von Plätzen längs der atlantischen Küste im Hinblick auf die künftig sich bildenden Ansiedlungen in den Gebirgen, zwischen denen und der gegenwärtigen Grenze ein sehr werthvoller Handel eintreten würde. Die westliche Grenze hat immer ihr Auge nach Osten, als nach einem Markt, gerichtet; aber sobald die Woge der Emigration über den wüsten Theil der Ebnen hinausgegangen ist — wozu die Goldentdecker bereits einen Impuls gegeben — der sie in die fruchtbaren Thäler der Felsengebirge treiben muss; dann wird die gegenwärtige Grenze von Kansas und Nebraska der Ausgangspunkt für alle Produkte des Mississippithales werden, welche die Bevölkerung der Gebirge nöthig hat. Wir sehen die Folgen davon in der Wohlthat, welche der Handel von Santa Fe für die westliche Grenze von Missouri war und noch klarer in dem Impuls, den Leavenworth durch die Operationen der Utah-Armee in den inneren Gegenden erhielt. Dieser Strom der Produkte hatte bei dem letzten Beispiel blos Eine Richtung, aber wenn diese Gebirge besiedelt werden, dann wird ein gegenseitiger Handel von wesentlicher Wohlthat für beide Theile entstehen."

„Diese Ansiedlungen in den Gebirgen können nicht dieselbe Ausdehnung für den Ackerbau gewinnen, wie die des Mississippithales, sondern müssen vielfach von Viehzucht abhängig werden. Das merkwürdige Freisein von Krankheit aber ist eine der anziehenden Züge dieser Gegend, und wird in dieser Beziehung so weit gehen, um den Ansiedler aus dem Mississippithal mit dem Verlust, der aus dem geringeren Bodenertrag an Produkten entspringt, zu versöhnen. Der verstorbene General F. W. Lander hat während seiner Beschäftigung mit der Erforschung der Felsengebirge die Aussichten des Grasbaues in den nördlichen Thälern der Gebirge so dargestellt (Executive Documents, 1. session, 35. Congress, volume 9, No. 70): „Von den Ackerbaugründen

des Salzseethales durch zahllose Thäler und Waldgegenden der Wahsatchgebirge hin bis gegen die Quellen des Windflusses, bis zum Beaver-Ursprung und dem nördlichen St. Mary's Thal begegnet man geeigneten und äusserst günstigen Lagen für Ansiedlungen. Dort sind die zahlreichen Waidegründe der Indianer und der Bergbewohner; und hier werden die erschöpften Rinder, Maulesel und Pferde, aufgekauft durch die Händler von der letzten Ueberland-Emigration, in freier Luft und mitten im Winter wieder aufgefrischt und fett gefüttert. Die Mischlinge von Pferden, welche die Aelpler aus einer Kreuzung der grösseren Thiere der Ansiedlungen und den indianischen Ponies gewinnen, aufgezogen in freier Luft und ohne Stallfütterung, sind mit die schönsten Thiere, die ich je gesehen habe.

Kurzgehörnte Durham-Rinder, eine zarte Raçe, und gewöhnlich nicht für fähig gehalten, der Witterung besonders zu trotzen, werden hier gezogen, und auf den natürlichen Graswiesen der Gebirge ohne Obdach überwintert. Heu wird niemals von den Aelplern gemacht; und doch wird diese berühmte Zucht, fett genährt von Bündel-Gras, grösser, als ich noch eine in den Vereinigten Staaten gesehen habe. John Grant, ein wohlbekannter Händler, der eine grosse Zucht von Milchkühen, Stieren und amerikanischen Pferden herangezogen, überwintert jährlich in den grossen Thälern der Gebirge ohne andres Obdach, als die gewöhnliche Wohnung der Indianer von gegerbter Elk- oder Buffalo-Haut."

So weit der Bericht. Unsere Statistik giebt uns nur folgende magere Daten vom Jahre 1860. Colorado, der geographischen Lage nach von Vermessungslinien begrenzt, die genau mit den Längen- und Breitengraden zusammen fallen, und ein fast regelmässiges Quadrat bildend, grenzt nördlich án Nebraska und Dakotah, östlich an Nebraska und Kansas, südlich an Neu-Mexico, westlich an Utah, liegt zwischen den 31° 30′ und 37° 00′ der Länge und den [illegible] 00′ und 117° 15′ der Breite, umfasst ein Areal von [illegible] Quadratmeilen, wurde den 2. März 1861 als Territorium aufgenommen, hat eine Bevölkerung von 34,231 Weissen und 46 freien Schwarzen, also zusammen 34,277, also 0,32 auf die Quadratmeile; und hat als politische Hauptstadt Denver. Diese Stadt wird von der Vermessungslinie der Union-Pacific-Eisenbahn berührt; ausserdem hat man in Colorado zwei hohe Pässe, den Berthaud Pass 7000 Fuss und den Pass von Middelpark 6720 Fuss zu übersteigen.

Utah-Territorium.

Ueber dies Territorium finden wir im Bericht Folgendes:

„Die Ansiedlungen der Grossen-Salzseestadt und andere im Utah-Territorium haben ihre Betriebsamkeit ausschliesslich auf Ackerbau und häusliche Manufakturen gerichtet. Ihre kirchlichen Herrscher haben darin, dass sie der Arbeit des Volkes eine solche Richtung geben, grosse Weisheit gezeigt; denn es wird damit nicht nur die Gesellschaft auf sicherere Fundamente gegründet, als in den Minendistrikten, sondern es ist auch die Nachfrage nach allen Produkten Utah's so constant und gewinnbringend, dass damit ein vortheilhafter heimischer Markt gewonnen war. Nach dem Census von 1860 war die Bevölkerung von Utah 40,273, eine Zunahme von 253,89 Prozent seit 1850. Die gesammte Schätzung des Eigenthums war Doll. 986,083 i. J. 1850 und Doll. 5,596,118 i. J. 1860, also eine Zunahme von 467,50 Prozent. Wenn diese Verhältnisse während des laufenden Jahrzehnts fortdauern, wird 1870 die Bevölkerung von Utah 142,525 und der Werth des Eigenthums Doll. 31,757,966 sein."

„Der grösste Theil von Utah ist wüst; vielleicht nur (?) ein Fünfzigstel von dessen Oberfläche ist mit Hülfe von Bewässerung geeignet für Ackerbau; aber über andere und ausgedehntere Distrikte hin wird Grasbau und Wollzucht eine lohnende Industrie werden. Die natürlichen Gräser, besonders das Bündel- oder Büschelgras, sind schwer-samig, machen die Rinder so fett wie Getreide, und geben der Milch der Kühe eine grosse Consistenz und Reichheit. Diese Concentration der Nahrung ist ein Resultat des trocknen Climas; und derselben Ursache kann man die Gesundheit der Schafe und die feine Qualität ihrer Fliesse zuschreiben." *)

---

*) Der folgende Paragraph aus dem St. Francisco Bülletin bezieht sich auf diesen Gegenstand:

Die Waiden des grossen Bassins. — Diese findet man gewöhnlich reichlich auf den Höhen und runden Hügeln von 500 bis 5,000 Fuss über den Ebnen am Fuss der Berge und den ebnen Wüsten, die westlich von den Salzseegebieten kommen. Heu wird von wildem Roggen und wilder Gerste und andern Gräsern gemacht, die bisher unsern Heumachern unbekannt waren, und in der Wissenschaft meist noch nicht beschrieben sind. In einigen Theilen hat man auch eine Art Weizen gefunden; und mehrere

Eisen- und Kupfer-Minen, die in den Wahsatch-Bergen von Utah entdeckt wurden, haben die Aufmerksamkeit der Mormonen mehr auf sich gezogen, als die Anzeichen von Gold und Silber, aber die Zeit ist nicht fern, wo kostbare Metalle dort ebenso erfolgreich als in Nevada gegraben werden.“

„Die gegenwärtige Bevölkerung von Utah wird verschiedentlich angegeben — von Peter A. Dey Esqu., Ingenieur der Union-Pacific-Eisenbahn-Compagnie, auf 75,000; von Fitzhugh Ludlow Esqu. im Atlantic-Monthly-Magazine auf 80,000; von Hon. J. F. Kinney, Delegaten von Utah an den Congress, auf 100,000; sie producirt, ausser Früchten und Cerealien, Wolle, Getreide, Seide Papier, Baumwolle, Leder, Eisen, Blei, Kupfer und Salz; und hat Maschinen zur Fabrikation eingeführt. Der verstorbene F. W. Lander spricht in einer Mittheilung an den Sekretär des Innern vom 13. Februar 1858 mit folgenden Worten von den Einwohnern:

„Vielen Gefahren ausgesetzt in den Pässen der Centralgebirge, während zweier langdauernder Erforschungen in Gesellschaft von kleinen Parthien von Männern, besonders die letzte Zeit, als die Mormonen Angriffe von der Militärmacht des Governments fürchteten, wünsche ich in dieser Verbindung meine eigne Ansicht und die meiner Parthei über die Massen der Utah-Bevölkerung zu Protokoll zu geben. Oft in grosse Noth an Nahrungsmittel und Proviant gerathen, wurde ich gleichmässig unterstützt, und

---

Varietäten von Klee wurden lange von den Emigranten gebraucht, seit 1846. Reisig- und Zwerg-Fichten und Eichen, nicht höher als eine oder zwei Ellen, und bedeckt mit Eicheln und Eckern, sind gewöhnlich in vielen Distrikten; und geben ein ausgezeichnetes Futter für Zuchtvieh; auch sind sie nothwendige Artikel der Paputeküche. Die Eckern der Zwergeiche sind besonders nahrhaft. Ein amerikanischer Gambusino, der von 1862—63 in Arinzona und Nevada hin und her gewandert ist, theilte kürzlich einem Correspondenten des Bülletin mit, dass die Gräser der östlichen Abdachung oder der andern Waiden, mit denen sie gemischt werden, die Eigenschaft haben, in vorgerückter Jahreszeit die Milch der Hauskühe viel dicker, oder mehr gleich warmem Rahm und sehr reich zur Käsebereitung zu machen. Sie ist bei weitem nahrhafter, als die der Küste, und mehr süss und zahnig (toothsome) obwohl geringer an Quantität; und hat diese Eigenthümlichkeiten zu allen Jahreszeiten. Eine Varietät von steifem, kurzen Gras findet man in diesen Gegenden, das nicht höher als einen Fuss, voll von feinem Samen ist, gierig von Rindvieh und Pferden gefressen wird, und sie in ausgezeichnetem Zustand erhält.

in vielen Fällen äusserst freundlich und gastfrei von dieser entfernten Klasse unserer Mitglieder unterhalten. Es kann nicht geleugnet werden, dass bei diesem eigenthümlichen Volk ebensoviel gründliche Angriffskraft, praktische Energie und entschlossene Bewegung herrscht, als sonst in unserer Republik gefunden wird. Sowohl durch die Gründung der Salzsee-Colonien, als auch durch die Eröffnung dieser trocknen, einsamen Gegend für Ansiedlung haben sie einige der bedeutendsten Hindernisse der Natur überwunden. In der That haben die anfänglichen Schritte, welche dies eigenthümliche Volk gethan, zuerst unserer eignen Ueberland-Emigration einen grossen Impuls gegeben, indem sie die Kenntniss der Hülfsquellen zur Reise mit sich geführt, und Proviant verschafft haben." Ein anderes Mal, in einer späteren Mittheilung bemerkt Colonel Lander: „Die Existenz dieser Mormonenbevölkerung und die Vorräthe, die sie liefern können, sind bedeutende Momente für Abschätzungen und Berechnung irgend eines öffentlichen Baues, der in diesem Theil des Landes unternommen werden soll. Es sind ausgezeichnete Arbeiter, viele darunter Cornisch-Minenarbeiter, die alle Arten von Schichtarbeit, Maurerarbeiten u. s. w. verstehen. Die Mehrzahl der niederen Klassen sind geübt in der Handhabung der Ausgrabe-Werkzeuge von dem vielen Hacken und Graben, das zum Bau der grossen Bewässerungsgräben und der Errichtung von Erd- und Felsen-Zäunen erforderlich ist, welche die Farmen des Landes von einander trennen. Sie würden wesentliche Dienste leisten, sollte die vorgeschlagene Pacific-Eisenbahn irgendwo die Nachbarschaft ihrer Ansiedlungen berühren. Der Exgouverneur Young sagte mir, er wolle sich anheischig machen, die nöthigen Arbeiter und Handwerker zu finden um den Theil der Pacific-Eisenbahn zu bauen, der sich über das Territorium Utah hin erstrecken soll."

So weit der Bericht. Unsere Statistik ist über Utah ausführlicher als über andere Territorien; und wir wollen zur Vergleichung und weiteren Ausführung des Bildes seiner bis jetzt bekannten Culturzustände das Hauptsächlichste daraus mittheilen.

Bewegung der Bevölkerung vom 1850—1860.

	Gesammtbevölkerung.	Landdistrikte.	Great-Salt-Lak
1850	11,380.	6,080.	4,800.
1860	40,372.	30,591.	8,218.

Prozentische Zunahme der Bevölkerung von 1850—

	Gesammtbevölkerung.	Landdistrikte.	Great-Salt-Lake.
1850—1860.	+ 253,90.	+ 408,14.	+ 71,21.

Das Verhältniss der Stadtbevölkerung zur Landbe war 1850, wie 1 : 1,14 und dasselbe 1860, wie 1 : 3,15.

Ackerbau.

			1850.	
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker . .		46,849.	
	Werth . . .	Doll.	311,799.	1,
Werth an Nutzvieh		Doll.	546,968.	1,
Schlachtvieh. Werth		Doll.	67,985.	2
Butter		B.-Pfd.	83,309.	2
Käse		-	30,998.	[illegible]
Wolle		-	9,222.	7
Wachs und Honig		-	10.	
Weizen		Bushel.	107,702.	38
Roggen		-	210.	
Wälschkorn		-	9,899.	93,
Hafer		-	10,900.	188,
Gerste		-	1,799.	12,
Buchweizen		-	332.	
Taback		-	70.	
Baumwolle		Ballen.	—	1,13
Hopfen		B.-Pfd.	50.	9
Flachs		B.-Pfd.	550.	4,19
Erbsen und Bohnen		Bushel.	289.	3,135
Irländische Kartoffeln		-	43,968.	140,370.
Süsse Kartoffeln		-	60.	—
Wein		Gallonen.	—	60.
Heu		Tonnen.	4,805.	20,026.
Grassaat		Bushel.	—	101.
Flachssaat		-	5.	145.
Sorghum		Gallonen.	—	32,509.
Obst		Doll.	—	9,280.
Gartenprodukte		-	23,868.	45,465.
Häusliche Manufakturen		-	1,392.	69,643.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte. Total	Doll.	291,220.	823,000.
Mehlarten	-	253,000.	237,635.
Bretter	-	14,620.	132,565.
Leder	-	—	93,255.
Schuh und Stiefel	-	—	36,833.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	—	15,000.
Spirituosen	-	—	6,800.
Biere	-	—	4,200.
Abgeschätztes Eigenthum	-	986,083.	5,596,118.

Die Länge der Postroute im Territorium war im Jahre 1860 1,450 Meilen.

Mit Ausnahme eines kleinen Stückes, das in der Nordostecke des Staates durch Dakotah eingeschnitten wird, hat Utah eine fast cubische, den geographischen Graden parallel vermessene Gestalt, nördlich von Idaho und Dakotah, östlich von Colorado, südlich von Arizona und westlich von Nevada begrenzt, und zeigt folgende Verhältnisse: es liegt zwischen den 37° 00′ und 42° 00′ der Breite und den 109° 00′ und 115° 00′ der Länge, umfasst ein Areal von 106,854 Quadratmeilen und wurde am 9. September 1850 mit der politischen Hauptstadt Great-Salt-Lake-City als Territorium in die Union aufgenommen.

Nevada.

Weiter westlich liegt Nevada, gleich einem Cubus mit abgestumpfter südwestlicher Ecke, die von Californien abgeschnitten wird, nördlich von Idaho und Oregon, östlich von Utah, südlich von Arizona und Californien und westlich von Californien begrenzt.

Nevada liegt zwischen den 37° 00′ und 42° 00′ der Breite und den 115° 00′ und 120° 00′ der Länge, umfasst ein Areal von 85,454 Quadratmeilen und wurde am 2. März 1861 als Territorium aufgenommen; seine politische Hauptstadt ist Carson.

Kein Territorium, selbst nicht Californien, ist je so rasch an Volkszahl gewachsen, wie Nevada in Folge seiner Gold- und Silberschätze. Im Jahre 1860 enthielt es drei Counties und 6,857 Einwohner. Bereits im Jahre 1862 wurde es in neun Counties ein-

getheilt und an Einwohnerzahl über 25,000 geschätzt. Von Städten, deren Einwohnerzahl bekannt wurde, nennen wir Carson-City mit 2,500, Virginia-City mit 3,000, Gold-Hill-City mit 1,500, Silver-City mit 1000 Einwohnern.

Der Bericht des Schatzsekretärs giebt folgende Mittheilung über Nevada, der wir eine kurze Notiz über die Union-Pacific-Eisenbahn aus der Einleitung voraussenden wollen:

„Die Californien-Abtheilung der Union-Pacific-Eisenbahn besteht aus drei Sectionen unter der Controlle von drei Compagnien: 1) der San-Francisco- und San-José-Eisenbahn-Compagnie, welche eine Section von 50 Meilen zwischen diesen beiden Plätzen hat; 2) der Western-Pacific-Eisenbahn-Compagnie, welche eine Section von 115 Meilen von San-José bis Sacramento hat und 3) der Central-Pacific-Eisenbahn-Compagnie, welche die Section von Sacramento bis zur östlichen Grenze im Truckee-Thal hat, eine Entfernung von 100 Meilen. Die erste Section von St. Francisco nach San José ist vollendet und in Betrieb; die weitere Strecke bis Sacramento schreitet rasch seiner Vollendung entgegen. Mit Hülfe der Gesetzgebung von Californien ist es wahrscheinlich, dass die Eisenbahn gegen die östliche Grenze früher vorwärts getrieben wird, als die Linien westlich vom Mississippi in gleicher Meilenzahl.

„Als kürzlich das Volk von Nevada eine Convention erwählt hatte, um eine Staatsconstitution zu entwerfen, fand der Vorschlag, den Staatscredit bis zum Betrag von Doll. 3,000,000 und mit Ausschluss aller Anleihen für andere innere Bauten für den Bau der Pacific-Eisenbahn zu verwenden, einstimmige Billigung. Diese Bestimmung wird unzweifelhaft in die Constitution, die bald eingereicht wird, eingeschlossen werden. Auch Utah, Colorado und Kansas werden wirksam mitarbeiten.

„Die Bevölkerung des Territoriums Nevada war nach dem Census von 1860 6,857. Am Ende von 1863 hatte sie 60,000 erreicht, von denen 20,000 in Virginia-City concentrirt waren, dem Mittelpunkt des reichsten Silberdistrikts. In vier Jahren sind Doll. 5,000,000 allein auf Errichtung von Quarzmühlen und Reductionswerke verwandt worden; weitere Doll. 5,000,000 wurden angelegt, um die Minen zu öffnen, und dreimal so viel zu verschiedenartigen Bauten. Für Fahrstrassen, die nach dem und durch das Territorium führen, wurden allein Doll. 500,000 ausgegeben, eine Anlage, die von 40 bis 80 Procent das Jahr trug. Die Zölle,

die an diesen Strassen das Jahr über erhoben wurden, erreichten wenigstens die Summe von Doll. 200,000. Das Geld, das für Frachten bezahlt wurde, die von der Pacific-Küste nach dem Territorium kamen, betrug voll Doll. 3,000,000. An 3,000 Gespanne verschiedener Art ausser zahlreichen Güterzügen, sind bei diesem Geschäfte in Thätigkeit."

„Die Silberadern von Nevada, zuerst bekannt unter dem Namen der Washoe-Silberminen, sind nicht beschränkt auf die Nachbarschaft der ersten Entdeckungen, obgleich kein Stock wieder angetroffen wurde, der einen so reichen Kern reicher Erze getragen hätte, als der ursprüngliche Comstock bei Virginia-City. Einige, die beanspruchen ebenso reich zu sein, aber kleiner sind, fand man an andern Stellen. Die Oertlichkeiten anderer Hauptminen Nevada's, nach der Ordnung ihrer Entdeckung aufgezählt, sind die Esmeraldaminen, etwas über 100 Meilen südöstlich von Virginia-City — die Humboldtminen, 160 Meilen nordöstlich — der Silberberg, 60 Meilen südlich — der Peavine-Distrikt, 30 Meilen nördlich — das Reese-Flussland, 170 Meilen nordöstlich und, wie die andern Sectionen, mehrere Distrikte umfassend und zur Seite durch zwei oder mehr von ungewöhnlichen Aussichten begrenzt — die Cortezminen, 70 Meilen nördlich und die San Antonio, 100 Meilen südlich von Austin, jetzt die Hauptstadt der Reese-Flussgegend. Ausser diesen sind in verschiedenen Theilen des Landes isolirte Distrikte, alles Baustellen die zu grossem Minenreichthum fortschreiten."

Ausgedehnte Distrikte von Californien längs des Laufes der Sierra Nevada sind silberreich. An beiden Seiten der California- und der Arizona-Seite des Coloradoflusses trifft man Silbergänge von offenbarem Werth. Im Territorium Utah sind silberhaltige Schichten, ähnlich denen, die man am Reeseflusse trifft, zahlreich vorhanden und ähnliche Entdeckungen wurden im Boiseland und andern Theilen von Idaho gemacht. Aber Nevada hält noch immer seinen Vorzug als die silberhaltigste Gegend der Vereinigten Staaten aufrecht.

Es sind jetzt im Territorium Nevada mehr, als 100 Quarzmühlen im Betrieb. Diese haben von 5 bis 40 Pochstempel eine jede, und wurden zu Kosten, die von Doll. 10,000 bis zu Doll. 100,000 verschieden sind, gebaut; drei bis vier derselben haben wenigstens diese Summe noch überstiegen. Die Gould- und Curry-Mühle mit ihren umliegenden Bauten hat bereits einen

Aufwand von Doll. 1,200,000 gekostet. Ohngefähr drei Viertel dieser Mühlen werden mit Dampf getrieben, der Rest mit Wasser. Von ihrer gesammten Zahl im Territorium sind sieben Achtel in der Nähe von Virginia-City, die entfernteste nicht über 15 Meilen davon entfernt. Man hat berechnet, dass jeder Stampfer eine Tonne Gestein in 24 Stunden zertrümmert. Nimmt man nun 100 Mühlen an in beständigem Betrieb und jede durchschnittlich mit 10 Pochstempeln, so werden täglich 1000 Tonnen Erz zerstampft. Dies Erz trägt Doll. 50 auf die Tonne; dies ergiebt als tägliches Produkt für das Territorium Doll. 50,000 und giebt man 300 Arbeitstage des Jahres zu, ein jährliches Produkt von Doll. 15,000,000. Bringt man die erhöhte Produktion von 1864 in gehörigen Anschlag, so wird die Schätzung von Doll. 20,000,000 für das nächste Jahr nicht übertrieben sein. Die Colonie von Victoria in Australien hatte 1861 eine Bevölkerung von 540,322; ohngefähr gleich der von Californien und Nevada. Die Gesammtzahl der Personen, die in den Minendistrikten von Victoria wohnen wird auf 233,501 angegeben, von denen 90,364 als solche aufgezählt sind, die mit Waschen, Zerstampfen oder anderen Behandlungen des Goldes beschäftigt werden. Auf diese Grundlage gestützt, hat die Colonie 351 Meilen Eisenbahn unternommen und gebaut zu den Kosten von £ 35,000 die Meile, während die Gesellschaft in den Goldfeldern unter der Nothwendigkeit des Zusammenarbeitens, das mit der Quarzminenarbeit verbunden ist, von den Gewaltthätigkeiten der ersten Epoche der Goldentdeckungen in einen merkwürdigen Zustand von Ordnung und Nüchternheit umgewandelt ist. Die schweren und kostbaren Maschinenwerke, die zu den Arbeiten gebraucht werden und sich auf eine Periode von mehreren Jahren vertheilen, haben den Minenarbeiter gezwungen, sich an ein geordneteres Leben zu gewöhnen. Ueberall sieht man reizende Heimstätten; und blühende Städte werden in einem Tage gebaut. Dieselben Resultate wird man bald in Nevada beobachten — vielleicht sind sie jetzt bereits sichtbar. Virginia-City (in der Sprache der Edinburgh Review, wenn sie die bevölkerten Städte von Victoria beschreibt) hat 20,000 bis 30,000 Einwohner mit gut metallirten und gepflasterten Strassen, die mit Gas erleuchtet und mit Wasser versorgt sind, mit Kirchen, drei täglichen Zeitungen und andern öffentlichen Instituten. Der Bau von 300 Meilen Eisenbahn wird

bald dieser vergleichenden Analogie des Fortschritts hinzugefügt werden."

Dass dies keine zu kühnen Conjecturen, keine Bilder sanguinischer Einbildungskraft sind, beweisen neuere Nachrichten, die wir der Tagespresse entnommen und welche den unerhörten Fortschritt dieses Territoriums beweisen.

„Der ferne Westen Amerika's reift in so ungeahnter Schnelle einer hohen Blüthe entgegen, dass sein Aufschwung die schon wunderbaren Fortschritte der mehr nach Osten gelegenen Staaten in Schatten stellt. Nevada gehört zu einer Gruppe von Gebirgsterritorien im Herzen des Festlandes, deren erste Begründung und erstes Wachsthum fast mit dem Anfangspunkte des Bürgerkrieges zusammenfällt. Von den nordwestlichen Seen und dem obern Lauf des Mississippi ist eine der geschichtlich merkwürdigsten inländischen Auswanderungen ruhig aber nachhaltig seit Jahren im Gange. Colorado, Idaho und Arizona haben an derselben grösseren Theil gehabt, als Nevada, welches letztere seine frühere Aufnahme in den Staatenbund dem Umstand verdankt, dass es zwei oder drei Jahre älter ist. Die Fluth der Einwanderung über die Ebnen von Nebraska herüber hat in diesem Jahre aussergewöhnliche Dimensionen angenommen; sie hat verhältnissmässig wenig von dem ausländischen Elemente jüngeren Datums mit sich gebracht; ihre Bestandtheile sind fast rein amerikanisch. Der Zufluss dieser Pioniere der neuern Staaten lässt sich am augenscheinlichsten in der Gewinnung edler Metalle verfolgen. Nevada ist das Silbergebiet par excellence; es werden hier schon Doll. 15,000,000 bis Doll. 18,000,000 jährlich gewonnen. Die Goldminen liefern von Jahr zu Jahr bedeutend steigende Ausbeute. Die Goldproduktion der ganzen Region wird vom General-Landescommissar für das Jahr 1863 auf 100 Millionen Dollars geschätzt und der Berechnung dieses Beamten zufolge lässt sich in nicht ferner Zukunft eine jährliche Ausbeute von 200 Millionen Dollars erwarten und dazu noch etwa 100 Millionen an Kupfer, Quecksilber, Zinn, Blei, Eisen und Kohlen."

Eine andere Mittheilung neuesten Datums, die merkwürdig mit den obigen Ausführungen des offiziellen Berichts übereinstimmt, sagt:

„Die Silberbergwerke in der Provinz Nevada haben nach den neuesten Nachrichten eine ganz ausserordentliche Bedeutung gewonnen. Ihre Entdeckung ist ungefähr vor drei Jahren ge-

schehen, 1863, und jetzt schon stehen bei Austin und Virginia-City 130 Bergwerke in Betrieb. Einige derselben liefern täglich einen Silberwerth von Doll. 1000. Man hat Erze gewonnen, welche einen Silberwerth in der Tonne Gewicht von nahezu Doll. 200 im rohen Produkt hatten, andere aber auch nur von Doll. 80. Die Compagnie Gould und Curry hat bereits einen Silberwerth von vierzehn Millionen Dollars ausgewonnen, welche unter die Aktionäre vertheilt worden sind. Die reichsten Erze werden nach St. Francisco an die Küste gebracht und nach England verschifft, wo sie zu Swansea mit grösserem Vortheile ausgeschmolzen werden, weil das Holz zu selten und kostbar an Ort und Stelle ist. Die Erze bestehen aus Rothgültigerz und, wo sie an der Oberfläche der Gänge zersetzt sind, aus Silberverbindungen mit Chlor, Jod und Brom. Sie werden aus Quarzgängen gewonnen, welche in einem feldspathreichen Granit vorkommen. So wie früher Californien sehr grosse Reichthümer in Gold geliefert hat, trägt jetzt Nevada zur Vermehrung der Silberproduktion der Erde bei. Die bisher oft geführte Klage, dass im Verhältniss zum Golde zu wenig Silber auf der ganzen Erde gewonnen werde, wird vielleicht dadurch beseitigt werden."

Ehe wir zu den älteren Staaten Oregon, Californien und Texas übergehen, die diese Gold- und Silberkinder der Felsengebirge umringen, und von denen Oregon hauptsächlich an der nördlichen, Californien an der mittleren (Union-Pacificbahn) und südlichen und Texas an der südlichen Pacific-Eisenbahnroute am lebendigsten betheiligt ist, wollen wir diese letztere Route nach dem obigen Bericht darstellen, und das Wenige beibringen, was von der Statistik von Neu-Mexico und Arizona bekannt ist. Einige werthvolle Mittheilungen über Arizona finden sich eben in jenem Bericht. In jedem Falle wird dies südliche Gebiet weit später als die anderen beiden der Cultur eröffnet werden, aber was Arizona wenigstens betrifft, gewiss nicht geringere Bedeutung gewinnen.

Eine südliche Pacific-Eisenbahn-Route.

„Eine Route von den Nieder-Mississippistaaten nach dem Golf von Californien und San Diego an der Pacificküste, die ein Verbindungszweig mit Memphis, Vicksburg und New-Orleans

werden würde, ist ein Unternehmen, das nur auf die Wiederherstellung der Bundesautorität in allen Golfstaaten wartet, um vom Lande günstig betrachtet zu werden. Es sind zwei Umstände, welche die Aufmerksamkeit auf den 35° der geographischen Breite als auf eine Scene reissend schneller Ansiedlung und Ueberlandverbindung richten. Der erste sind die ackerbaulichen Vortheile des Neosho-Distrikts oder des Landes, das wir westlich von Arkansas erhalten, und das durch Verträge den Cherokee-, Choctaw-, Creek-, Chickasaw- und Seminole-Indianern verliehen war; und zweitens die neuen Entdeckungen von mineralischem Reichthum in den mittleren und nördlichen Distrikten des Territoriums Arizona. Neosho im Osten wird bald Kansas gleichkommen, während die San Francisco-Berge von Arizona, geographisch südlich von Nevada gelegen, unzweifelhaft der Schauplatz ähnlicher Aufregung und Entwickelung sein werden, wie sie die Ansiedlung des Washoe-Silber-Distrikts begleitet haben.

Es wurde in einem Bericht des Territorialcomité's des Vereinigten Staaten-Senates bemerkt, dass das Land, das die Cherokee-Indianer innehaben, so reich und schön, so wohl bewässert und gesund sei, wie die herrlichsten Theile von Jowa und Wisconsin, und so lieblich in seinen Prairie-Scenerien, wie die auserlesensten Theile von Texas. Es besteht aus 13,000,000 Ackern, die meist zwischen den Breiten von 36° und 37° liegen. Ein Indianer-Agent berichtet, die Stapelprodukte des Volkes seien Wälschkorn, Weizen und Hafer; das Land sei wohl geeignet für Aepfel, Pfirsiche, Pflaumen und ähnliche Früchte; reichlich und gewinnversprechend seien Steinkohlen, Eisen- und Salzquellen vorhanden; und das Land sei merkwürdig geeignet für grasendes Rindvieh, von dem die Indianer ausgedehnte Heerden hielten. In Folge des Climas ist nur ein Theil des Landes, der dem nördlichen Theil von Alabama gleicht, für den Bau von Baumwolle geschickt. Taback und Hanf gedeihen so blühend, wie in Kentucky."

„Die Creeks haben 13,140,000 Acker inne, ausser einer kleinen Strecke, die den Seminolen zuerkannt ist an einer tiefen Gabel des Arkansas in der Länge von 97°. Das Creekland liegt unmittelbar westlich vom Fort Gibson, und erstreckt sich vom Canadienfluss bis zur 36. Breitenparallele. Es wird von James Logan, der 1847 Indianeragent war, als ein Land von grosser Ausdehnung, wohl bewaldet und bewässert, von fruchtbarem Boden und verhältnissmässiger Gesundheit beschrieben, das für Vieh-

zucht jeglichen Vortheil bietet. Der Schauplatz von Washington Irving's „Tour of the Prairies“ ist in den Creek-Distrikt verlegt.“

„Das Choctawland, dessen westliche Hälfte den Chickasaws (und einigen kleineren Indianerbanden) angewiesen wurde, erstreckt sich vom Redflusse bis zum Canadian und von der Westgrenze von Arkansas bis zum 100. Längenmeridian. Zwischen den 94. und 97. Längengraden oder dem Choctaw-Territorium, wie es 1854 begrenzt wurde, ist Baumwolle nahe dem Redriver gewachsen, aber Wälschkorn und Weizen sind die vorherrschenden Erndten. Ein Indianer-Agent schrieb 1851: Der Boden erzeugt die feinste Art Weizen, im Gewicht von 65 bis 70 Pfund auf den Bushel. Als Grasbezirk ist es in seiner Art unübertrefflich, die ausgedehnten Prairien, bekleidet mit dem üppigsten Gras, sind fähig, unzählige Heerden das ganze Jahr hindurch zu erhalten. Herr A. I. Smith, Chickasaw-Agent, beschrieb einige medicinale oder Oelquellen am Washitaflusse als sehr wirksam. Kohlen, Kupfer und Salz werden in reichlichen Quantitäten gefunden.“

In „Exploration of the Redriver of Louisiana“ in 1852 beschreibt Capitain R. B. Marcy, jetzt Brigade-General, den Chickasaw-Distrikt zwischen den Längengraden 97 und 100 als ein Areal von etwa 180 Meilen in der Länge und 50 in der Breite, der 9,000 Quadratmeilen werthvoller und fruchtbarer Ländereien oder 1,000 Quadratmeilen mehr, als der Staat Massachusetts in sich fasst. Verschiedene Theile dieses Landes werden dort genauer beschrieben. „Reizende Landschaften, ein Boden von wunderbarer Fruchtbarkeit, eine Vegetation von 12 Fuss Höhe in alten Indianischen Kornfeldern, schöne Quellen und Ströme, natürliche Wiesen, bedeckt mit üppigen Gräsern, breite und ebne Bottomländer, mit dichten Saaten von wildem Reis und ausgezeichnetem grossen und reichem Bauholz bedeckt.“ Er fügt hinzu: „In der That ich habe noch kein Land besucht, das meiner Meinung nach grössere, natürliche örtliche Vortheile für Ackerbau besass, als dieses.“ Man hat keinen Grund zu zweifeln, dass die Thäler des südlichen Redflusses, des Arkansas und des Canadian in einer Entfernung von 400 Meilen westlich vom Staate Arkansas fruchtbar, wohl bewässert und bewaldet und mit Kohlen und Eisen versorgt seien, und in dieser Hinsicht einen günstigen Vergleich mit Kentucky und Tennessee aushalten. Die Colonisation dieses Distrikts wird nicht länger verschoben werden, sondern wird der

Beendigung des Krieges und einer billigen Abschätzung der Interessen seiner indianisccen Besitzer auf dem Fusse folgen.

Zehn Längengrade westlich vom Neosho-Distrikt im nördlichen Theile des Territoriums Arizona sind neue Gold-Entdeckungen gemacht worden, welche Capital und Bevölkerung von San Francisco und vom südlichen Californien herbeigezogen haben. Dieser Golddistrikt ist nahe der Linie der 34. Breitenparallele und westlich vom 110. Längengrade, und wird vom Golf von Californien aus durch Dampfschifffahrt auf dem Colorado erreicht. Die San Franciscoberge auf der Route von Capitain A. W. Wipples Pacific-Eisenbahnvermessung sind dessen centrale Landmarke. Der Coloradofluss ist in einer Entfernung von 500 Meilen bis zum 36° 06′ der Breite, oder bis zur Mündung des Rio-Virgen mittelst einer Art von Spiegelraddampfern fahrbar, die Lieutenant I. C. Yves, topographischer Ingenieur, folgendermassen beschreibt: „100 Fuss lang, Balken 22 Fuss, voll gebaut und mit vollkommen flachem Boden, hat einen grossen Kessel und eine kräftige Hochdruckmaschine und bei leichter Ladung nur 12 Zoll Tiefgang. Die Minenarbeiter von Nord-Arizona werden durch diese Schifffahrt von der Pacificküste aus versorgt werden.“ *)

„Die Silberminen von Süd-Arizona im Thale von Gila sind wohl bekannt seit mehreren Jahren, sie sind nicht weniger reich und werden so einträglich werden, wie die von Nevada.“

„Mit der Herstellung des Friedens, der Unterdrückung der Feindseligkeiten der Indianer und der Sicherung der persönlichen Besitztitel auf Mineralländereien kann man von Neosho, wie das Land westlich von Arkansas genannt wird, von West-Texas, von Neumexico und Arizona erwarten, dass sie an Zunahme der Bevölkerung und des Reichthums dem centralen Staatencordon folgen werden; und wann und sobald dies geschieht, wird auch eine grosse centrale Heerstrasse und commerzielle

---

*) Eine San Francisco-Zeitung sagt unter dem Datum des 2. März 1864: Die Entdeckung werthvoller Schichten von Gold- und Silbererzen wird jetzt in solcher Anzahl, in solchem Reichthum und so wohl begründet berichtet, dass jeder Zweifel der über den ungeheuren Mineralreichthum Arizonas noch bestehen mochte, in kurzer Zeit verschwinden muss. Eines der grossen Hemmnisse für die Aussichten dieser Gegend auf Minen-Unternehmungen war der Mangel an Brennmaterial; aber die letzten Nachrichten berichten die Entdeckung von Kohlen nahe bei La Paz am Colorado.

Verbindung eröffnet werden. Wenn die Periode dieser Entwicklung gekommen ist, wird die Union-Pacific-Eisenbahn gleich dem Union-Pacific-Telegraph die Einmischung der Bundesregierung zu ihrem Nutzen gerechtfertigt haben, und dadurch ein grosser Impuls für die Errichtung einer südlicheren Linie gegeben werden. Als 1853 der Anfang der Pacific-Eisenbahn-Untersuchung dem Vereinigten Staaten-Senate eingereicht wurde, und in einer Verleihung von Doll. 150,000 zu diesem Zwecke durch den Congress resultirte, wurde die Aufmerksamkeit auf drei Linien gelenkt, auf die nördliche, die centrale und die südliche. Die Gesetzgebung erfolgte zu Gunsten einer — der centralen — nicht sowohl in Folge eines Nachweises grösserer Ausführbarkeit, als vielmehr, weil die Mineral-Entdeckungen, denen die Bevölkerung nachfolgte, die Wahl an die Hand gab. Dieselben Ursachen sind jetzt auf den beiden andern Routen thätig. Entdeckungen nicht blos von Gold und Silber, sondern von Kohlen, Eisen, Blei und Salz, vermanigfaltigen überall innerhalb unserer Grenzen die Karte der Felsengebirgsgegend; und eine Einwanderung von der Pacificküste her trifft mit der Atlantischen Colonie selbst auf den grossen Ebenen zusammen, die vom Missouri, vom Platte und vom Rio-Grande bewässert werden."

„Die Nothwendigkeit von mehr, denn einer Route zwischen den Missisippistaaten und der Pacificküste kann nachgewiesen werden durch eine Aufzählung der Eisenbahnlinien, die für den Handel zwischen den atlantischen und den inneren Staaten unentbehrlich sind. Dies sind sieben genau bestimmte Durchfahrten 1) von Portland durch die Grand Trunk und von da quer durch den Staat und See von Michigan nach Milwaukee und La Crosse, 2) auf der New-York-Central-, der Great-Western- von Canada und der Chicago- und Northwestern-Eisenbahn nach Prairie du Chien, 3) auf der New-York- und Erie-, den Linien von Ohio und Indiana, südlich von den grossen Seen und der Illinois-Centralbahn nach Galena, 4) auf der Pensylvania-Centralbahn und ihren westlichen Verbindungen nach Rock-Island, 5) die Baltimore-Ohiobahn auf dem Wege über Cincinnati nach St. Louis, 6) von Richmond durch das Cumberlandthal nach Memphis und 7) von Charleston und Savannah quer durch die Staaten Georgia, Alabama und Mississippi nach Vicksburg und New-Orleans. Alle diese Hochstrassen gedeihen, und haben starken Zudrang; und bei dem wunderbaren Impuls, den Anlagen in Minen dem Handel

und der Colonisation geben, wird wahrscheinlich eine Periode von 25 Jahren Zeuge sein von der Vollendung von vier grossen continentalen Verbindungen innerhalb der Grenzen der nördlichen gemässigten Zone und auf folgenden Linien:

1) Durch die südliche Reihe der Staaten oder nahe der 35° Parallele, die central in der Gegend der Baumwolle, des Zuckerrohrs und des Weinstocks verläuft, eine Route, die unterstützt werden wird durch die Bevölkerungen von Lousiana, Arkansas, Neosho (oder dem Territorium, das die Cherokee- und Choktaw-Indianer inne haben), Texas, New-Mexico, Arizona, Sonora und Südcalifornien. Dies kann man in Bezug auf die Golfe von Mexico und Californien die „Golfroute" nennen.

2) Die centrale Route in der Durchschnittsbreite von 40°, die jetzt im Bau begriffen ist. In ihrer gegenwärtigen hohen Bedeutung, unter dem Beistand der Bundesregierung, der bald durch die Dazwischenkunft der einzelnen Staatenregierungen erhöht werden wird, kann die rasche Vollendung dieses Eisenbahnbaues vorausgesetzt werden. Wäre sie gegenwärtig schon in Betrieb, so würde sie bereits finanziellen Erfolg haben. Für einen solchen Enderfolg sind alle Hülfsquellen von Kansas, Nebraska, Colorado, Utah, Nevada und in hohem Grade von Missouri*) und California gewährleistet.

3) Die See-Route, welche bisher in den Congressdebatten als „die nördliche Pacificroute" bezeichnet war, und welche die westlichen Küsten der grossen Seen und den schiffbaren Flusscanal des Columbiastromes auf dem kürzesten ausführbaren Wege verbindet, eine Verbindung in der zugleich die Territorien und künftigen Staaten von Dakotah, Montana und Idaho sowohl, als die Staaten von Minnesota und Oregon mit inbegriffen sind.

4) Die internationale Route, oder eine Ausdehnung des Canadischen Eisenbahnsystems quer durch die Halbinsel von Michigan und durch Wisconsin und Minnesota nach der englischen Colonie von Selkirk in der Breite von 50° und von da durch die Thäler des Saskatchewan uud des obern Frazerflusses nach der Küste des Stillen Oceans in der Breite von 54°.

„Es wäre zu kühn vorauszusagen, dass das Jahr 1890 Zeuge

*) Die letztere Rücksicht war der Grund, weshalb wir diese Linie bei Gelegenheit der Statistik von Missouri bereits eines Näheren besprochen haben. — Anm. d. Verf.

von der Vollendung von 8,000 Meilen der oben angegebenen Eisenbahnen sein wird. Eine genauere Feststellung würde darin zu finden sein, dass sobald längs einer dieser Routen eine Bevölkerung von zwei Millionen Seelen sich angesammelt hat, nach einem unwiderstehlichen gesellschaftlichen Gesetz der Bau von zwei Tausend Meilen Eisenbahn folgen würde. Die Wahrscheinlichkeit dieser Summe der Bevölkerung im Jahre 1870 wurde für die centrale Linie in Betracht gezogen (siehe Union-Pacific-Eisenbahn Missouri)."

Dies ist Alles, was wir aus dem Bericht über die vier grossen Eisenbahnstrassen und die Länder, die sie zu durchschneiden bestimmt sind, aus dem Bericht des Finanzministers geben können. Bei der Schilderung der letzten Linie und ihres Terrains haben wir einen kurzen Abriss der Culturzustände ganz unbekannter Gebiete erhalten. In der Reihe der Territorien und Staaten, die entlang derselben von Arkansas nach dem Westen hin verlaufen, — Indian Territorium (Neosho), Texas, New-Mexico, Arizona, Californien — haben wir gerade über die Territorien Angaben und Schilderungen gewonnen, über die unsre andern älteren Quellen schweigen. Für New-Mexico aber, von dem der Bericht nichts bietet, steht uns unsre Statistik zu Gebote. Wir wollen das Wichtigste sogleich anschliessen, was wir hier finden, dann die Staaten Oregon, Californien, Texas und Arkansas, die constituirten Vororte und Cultur-Hebelpunkte des ungeheuren Gold- und Silbergebietes der Felsengebirge und zuletzt die eigentlichen Baumwollenstaaten in den Kreis unserer Betrachtung ziehen. Diese Ordnung entspricht am besten dem thatsächlichen örtlichen Zusammenhang, der Arrondirung grosser Handels- und Erzeugungs-Interessen auf bestimmten grossen Gebietsabtheilungen des vereinigten Staatengrundes.

New-Mexico.

Dieses Territorium bildet mit Ausnahme des westlichen Theils der südlichen Grenze fast ein Quadrat, dessen Seiten mit den Längen- und Breitengraden parallel laufen, und zwar zwischen dem 31° 30′ und 37° 00′ der Breite und dem 103° 00′ und 109° 00′ der Länge; es grenzt im Norden an Colorado, im Osten an Indianterritory und Texas, im Süden an Texas und Mexico, im Westen

an Arizona, umfasst 120,326 Quadratmeilen oder 77,008,640 Acker, und wurde den 9. September 1850 als Territorium mit der politischen Hauptstadt Santa-Fé in die Union aufgenommen.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

		1850.	1860.
Gesammtbevölkerung		61,547.	93,516.
Weisse und Indianer		61,525.	93,431.
Freie Schwarze		22.	85.
Landdistrikte		6,855.	11,964.
Städte:	Santa Fé	4,847.	4,635.
	San Miguel	2,008.	2,109.
	Zuni	—	1,300.
	Laguna und Paguate	—	927.
	Jemez	—	650.
	Acoma	—	523.
	Isleta	—	440.
	Taos	—	363.
	San Felipe	—	360.
	San Juan	—	341.
	Santa Ana	—	316.

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1850—1860.
Gesammtbevölkerung	+ 54,94.
Weisse und Indianer	+ 51,86.
Freie Schwarze	+ 286,36.
Landdistrikte	+ 49,11.
Santa Fé	— 4,37.
San Miguel	+ 5,03.

Die Zunahme der Städte-Bevölkerung von 1850—1860, wenn man die angeführten Städte ausser den ersten vier anders Städte nennen kann, ist + 74,52.

Die grössere Zunahme der Stadtbevölkerung im Verhältniss zur Landbevölkerung, die sich für das Jahr 1850 wie 1 : 7.83 und für 1860 wie 1 : 6.81 verhält, ist in der That illusorisch, da in allen andern Staaten Plätze und Ortschaften von so geringer Bevölkerung nicht unter den Städten aufgeführt werden, sondern mit Recht zu den Land-Distrikten gerechnet werden, während andererseits Städte wie Sancta Fé und San Miguel abgenommen oder nur ganz gering zugenommen haben.

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker . . .	290,571.	1,326,470.
	Werth. . . Doll.	1,653,922.	2,701,626.
Nutzvieh. Werth.	Doll.	1,494,629.	4,386,084.
Schlachtvieh. Werth.	Doll.	82,125.	309,168.
Butter	B.-Pfd.	111.	13,133.
Käse	-	5,848.	37,259.
Wolle	-	32,901.	479,245.
Weizen	Bushel.	196,516.	446,075.
Roggen	-	—	1,300.
Wälschkorn	-	365,411.	710,605.
Hafer	-	5.	7,491.
Buchweizen	-	100.	6.
Taback	B.-Pfd.	8,467.	6,999.
Molasses	Gallonen.	4,236.	—
Erbsen und Bohnen	-	15,688.	38,584.
Irländische Kartoffeln	-	3.	5,354.
Süsse Kartoffeln	Bushel.	—	180.
Wein	Gallonen.	2,363.	8,201.
Heu	Tonnen.	—	1,103.
Sorghumsyrup	Gallonen.	—	3,369.
Obst. Werth	Doll.	8,231.	19,701.
Gartenprodukte. Werth	-	6,679.	17,640.
Häusliche Manufakturen. Werth .	-	6,033.	26,396.

Allgemeine Industrie und Eigenthums-Werthbetrag

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	209,010.	1,165,000.
Kupfererze	-	—	415,000.
Mehlsorten	-	—	374,190.
Bretter	-	20,000.	65,150.
Spirituosen	-	—	22,425.

	Taxwerthsumme des Eigenthums.			Abgeschätzt. Werth des Eigenthums.	Des Territoriums		
	Immobiles.	Persönlich.	Total.		Revenüen	Ausgaben	Schulden
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1850	2,679,486	2,494,985	5,174,471	5,274,867	unbek.	unbek.	unbek.
1860	7,018,260	13,820,520	20,830,780	20,813,768	10,406	10,078	2,633

Das Gesammtbild der Produktion dieses Territoriums bestätigt vollkommen, was wir über die scheinbare Zunahme der

Städtebevölkerung bemerkt haben. Die bedeutendste Production ist wesentlich Ackerbauproduction, ja besonders Viehzucht, die hier nicht, wie bei den grossen westlichen Getreidestaaten, mit dem erhöhten Fleischbedürfniss der rasch emporwachsenden Städte zum anfänglich vorherrschenden Getreidebau hinzutritt, sondern ursprünglich in den Bergen und den reichen Wiesenthälern von Weissen, wie von Indianern getrieben, und für den Export nach der Küste des Stillen Oceans fruchtbar gemacht wird. Die Zunahme derselben ist unstreitig die bedeutendste, von 1 Million Doll. Werth auf 4 Millionen und ihre Producte Käse von 5 Tausend Pfund auf 37 Tausend und Wolle von 32 Tausend Pfund auf 479 Tausend. Hier treten auch bereits wieder die Kupfererze auf, wie in den Gebieten und Staaten, die östlich an die Basis der Felsengebirge grenzen. Mitten in den Felsengebirgen gelegen, die hier das herrliche Thal des Rio Grande einschliessen, der von hier aus nach Süden strömt, um die natürliche Grenze von Texas und Mexico zu bilden, scheint es nicht weit von San Felipe auch Goldminen zu besitzen, die auf den älteren Karten bezeichnet sind. Man hört aber nichts mehr von der Goldausbeute; und sie sind wahrscheinlich wegen der reicheren Lager von Californien verlassen worden.

Ueberhaupt hat Californien im Jahre 1848, als die Entdeckungen der reichsten Lager ein allgemeines Goldfieber erzeugten, die benachbarten Gebiete entvölkert, so namentlich Oregon, das geradezu um diese Zeit aufzublühen begann, und als Territorium in die Union aufgenommen wurde.

Oregon.

Oregon, zwischen dem 42° 00′ und 46° 18′ der Breite und dem 116° 44′ und 124° 28′ der Länge gelegen, und ein Areal von 95,274 Quadratmeilen oder 60,975,360 Acker umfassend, wurde den 14. August 1848 als Territorium und den 13. Februar 1859 als Staat in die Union aufgenommen, und hat als politische Hauptstadt Salem. Es wird fast ganz von natürlichen Grenzen eingeschlossen, westlich vom Stillen Ocean, nördlich gegen das Territorium Washington vom Columbiastrom, östlich gegen Idaho von Lewis-Fork des Columbiastromes, eines Seitenflusses des letzteren; und nur südlich grenzt es an Californien und Nevada

mit einer Vermessnngslinie, die genau mit der geographischen 42⁰ Parallele zusammenfällt.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten. Prozentzahlen etc.

	1850	1860	1850—1860
Gesammtbevölkerung	12,093	52,465	+ 333,84
Landdistrikte	10,045	45,494	+ 352,90
Städte: Portland . . .	851	1,371	+ 61,10
Oregon-City. .	697	1,000	+ 43,47
Salem	500	1,000	+ 100,00
St. Helens . .	—	600	—
Milwaukee . .	—	500	—
Cincinnati . . .	—	500	—
Syracuse . . .	—	500	—
Albany	—	500	—
Marysville . .	—	300	—
Eugen-City . .	—	300	—
Umpqua-City .	—	200	—
Astoria	—	200	—

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern: Zahl der Acker . . .		362,923.	6,212,192.
Land in Ackergütern: Werth . . .	Doll.	2,366,070.	14,765,355.
Nutzthiere. Werth des Bestandes . .	-	1,682,147.	6,272,892.
Schlachtvieh. Werth	Doll.	156,530.	640,196.
Butter	B.-Pfd.	209,564.	1,012,339.
Käse	-	35,930.	82,456.
Wolle	-	11,536.	208,943.
Wachs und Honig	B.-Pfd.	—	961.
Weizen	Bushel.	200,153.	822,408.
Roggen	-	46.	2,714.
Wälschkorn	-	2,913.	74,566.
Hafer	-	54,524.	900,204.
Gerste	-	—	26,463.
Buchweizen	-	—	2,685.
Taback	B.-Pfd.	325.	215.
Hopfen	-	—	187.
Flachs	-	640.	50.
Bohnen und Erbsen	Bushel.	3,822.	14,616.
Irländische Kartoffeln	-	58,429.	311,700.
Süsse Kartoffeln	-	—	335.

		1850.	1860.
Wein	Gallonen.	—	2,603.
Heu	Tonnen.	373.	26,441.
Kleesaat	Bushel.	4.	307.
Grassaat	-	22.	3,793.
Sorghum	-	—	419.
Obst	Doll.	1,271.	474,934.
Gartenprodukte	-	76,641.	86,335.
Häusliche Manufakturen	Doll.	—	45,914.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	2,236,640.	3,138,000.
Mehlsorten	-	881,140.	1,074,828.
Bretter	-	1,355,500.	586,600.
Wollengüter	-	—	85,000.
Biere	-	—	83,750.
Spirituosen	-	—	40,000.
Dampfmaschinen	-	—	71,000.
Leder	-	—	14,500.
Fische, (Salm)	-	—	13,450.
Ackerbaugeräth	-	—	5,830.

Jährliche Schifffahrt und Handelsbewegung.

Jahre.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clar. Tonnenzahl.		Entr. Tonnenzahl.	
	Heimisch.	Fremde.	Gesammt.		Amerik.	Ges.	Amerik.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.				
1853	—	—	—	85,932	—	—	—	310
1854	42,707	120	42,827	48,932	772	1,003	—	231
1855	123,612	—	123,612	9,663	1,663	1,663	1,157	1,157
1856	6,234	—	6,234	2,724	388	388	358	358
1857	3,907	—	3,907	5,020	420	420	210	210
1858	9,935	—	9,935	39,577	777	1,196	328	747
1859	5,000	—	5,000	2,097	449	449	56	56
1860	113,126	—	113,126	1,936	19,446	19,437	581	869

Man sieht, dass der Staat Oregon, der weder Eisenbahnen noch Canäle, sondern nur Postrouten von 535 Meilen i. J. 1850 und von 631 Meilen i. J. 1860 hat, vorherrschend ein viehzuchttreibender Staat und, seiner günstigen Lage am Meere und im Gebiete des Columbiastromes wegen, ein hoffnungsvoller Handelsstaat ist. Der übrige Ackerbau, die Produktion von Cerealien, Wurzel-, Hülsen und Gartenfrüchten ist für die bedeutende Ausdehnung und den fruchtbaren Boden seines Gebietes noch äusserst

gering und wird von jüngeren Staaten weit überflügelt. Ebenso zeigt die Abwesenheit der Eisenbahnen die negative Wirkung unseres Gesetzes, eine äusserst langsame Städtebildung in Vergleich zu andern Staaten.

Californien.

Californien, ein langgestreckter Länderstreif an der Küste des Stillen Meeres westlich von den östlichen Abdachungen der Felsengebirge, das Goldland der neuen Aera, liegt zwischen dem 32° 20′ und 42° 00′ der Breite und dem 114° 20′ und 124° 25′ der Länge; umfast ein Areal von 188,982 Quadratmeilen oder 120,948,480 Ackern, wurde den 9. September 1850 als Staat mit der politischen Hauptstadt Sacramento aufgenommen, und grenzt im Norden an Oregon, im Osten an Nevada und Arizona, im Süden an Untercalifornien und im Westen mit einer nordsüdöstlich gebeugten Curve an das Stille Meer. Wie es durch den unermesslichen Goldreichthum der ersten Entdeckungen der unwiderstehliche Anziehungspunkt von Abenteurern aus allen Welttheilen war, so ist es noch heute ein cosmopolitisches Wunderland, an dessen goldnen Küsten der Handel aller Nationen rauscht, dessen Natur ausser der Gold-, Silber- und Quecksilber-Produktion von wunderbarer Schönheit und Grossheit ist, auf dessen Landschaften von paradiesischer Anmuth und Erhabenheit Riesenbäume, Riesengetreide, Riesentrauben und Riesenfrüchte wachsen, dessen Boden an Fruchtbarkeit alle übrigen Staaten der Union übertrifft, ein Wunderland, ganz geschaffen für reiche, freie und glückliche Menschengemeinden, deren Bildung nur die gesetzlosen und mörderischen Abenteurer, oft der Abschaum aller Nationen, aufgehalten haben, die der Durst nach leicht gehobenen Goldschätzen nach diesen herrlichen Küsten gelockt hatte.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.			Prozentzahlen etc.
	1850	1860	1850—1860
Gesammtbevölkerung	92,597	379,994	+ 310,37
Landdistrikte	28,513	262,404	+ 820,29
Städte: San Francisco	34,776	56,802	+ 63,33
Sacramento. .	6,820	13,788	+ 102,17
Marysville . .	6,000	10,000	+ 66,66
Placersville .	5,623	8,000	+ 42,27
Stockton . . .	4,000	8,000	+ 100,00
Nevada-City .	2,683	6,000	+ 123,63
Los Angelos .	1,610	3,000	+ 86,33
Monterèy . . .	1,092	3,000	+ 174,72
San José . . .	1,000	3,000	+ 200,00
Benicia	480	2,000	+ 316,67
Downieville .	—	2,000	—
Auburn	—	2,000	—

Das Verhältniss der Stadtbevölkerung zur Landbevölkerung in diesem Jahrzehnt ist ein höchst merkwürdiges; es ist geradezu ein umgekehrtes. Die Städtebevölkerung verhielt sich 1850 zur Landbevölkerung gleich 2.24 : 1 und 1860 gleich 1 : 2.23. Diese Ziffern bezeichnen die erste reissende Bevölkerung der Minenstädte St. Franzisko, Sacramento u. s. f. mit ihrem zu- und abströmenden Wandervolke, das von den alten Staaten der Union und zurück allein auf eine halbe Million geschätzt wurde, und dann im Laufe dieses Jahrzehnts die dauernde Besiedelung des Landes, deren mannigfaltige Produktion wir in der Statistik von Ackerbau und Industrie wieder finden werden. In den hohen Prozenten der Zunahme der vorhandenen Städte sehen wir aber deutlich den Einfluss der kleinen aber wichtigen Eisenbahnstrecken, den wir in den Gold- und Silbergebieten der benachbarten Territorien, die weder Eisenbahnen noch Canäle besitzen, vermisst haben. Der treibende Impuls der Städtebildung war hier nicht wie in den alten Staaten der Eisenbahnbau, sondern die Goldmine. Dass aber die aufgesprungenen Städte diese rasche Zunahme zeigen, die wir an den andern, ähnliche Culturzustände an sich tragenden Nachbargebieten vermissen, können wir nur dem raschen Angriff der Eisenbahnbauten, der ersten Anfänge oder Endpunkte der grossen Union-Pacific-Eisenbahn zuschreiben.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker . . .		3,893,985.	8,964,740.
	Werth . . .	Doll.	3,874,041.	46,571,004.
Nutzthiere. Werth		-	3,351,058.	36,601,154.
Schlachtvieh. Werth		-	107,173.	3,562,887.
Butter		B.-Pfd.	705.	3,338,590.
Käse		-	150.	1,564,857.
Wolle		-	5,520.	2,681,922.
Wachs und Honig		-	—	2,940.
Weizen		Bushels.	17,228.	5,946,619.
Roggen		-	—	51,244.
Wälschkorn		-	12,236.	524,857.
Hafer		-	—	957,684.
Gerste		-	9,712.	4,307,775.
Buchweizen		-	—	36,486.
Reis		B.-Pfd.	—	1,800.
Taback		-	1,000.	3,150.
Erbsen und Bohnen		Bushels.	2,292.	184,962.
Irländische Kartoffeln		-	9,292.	1,647,293.
Süsse Kartoffeln		-	1,000.	158,001.
Wein		Gallonen.	58,055.	—
Heu		Tonnen.	2,038.	306,741.
Grassaat		Bushels.	—	162.
Sorghumsyrup		Gallonen.	—	100.
Obst		Doll.	17,700.	607,459.
Gartenfrüchte		-	75,275.	1,074,143.
Häusliche Manufakturen		-	7,000.	265,674.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	12,862,522.	59,500,000.
Mehlarten	-	754,192.	4,335,809.
Bretter	-	959,485.	4,214,596.
Dampfmaschinen u. dergl.	-	—	1,600,510.
Biere	-	—	1,211,641.
Spirituosen	-	—	349,410.
Leder	-	—	226,214.
Licht und Seife	-	—	204,900.
Wollengüter	-	—	150,000.
Leucht-Gas	-	—	146,200.
Fische (Wallfisch, Weissfisch und Salm)	-	—	113,950.
Ackerbaugeräth	-	—	7,375.
Salz	-	—	7,100.

Handel und Schifffahrt.

	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clar. Tonnenzahl.		Entr. Tonnenzahl.	
	Heimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerik.	Ges.	Amerik.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.				
1850	—	—	—	—	104,266	180,128	47,950	130,864
1855	7,189,415	1,034,651	8,224,066	5,951,379	266,703	328,117	128,713	180,933
1857	12,210,719	2,225,182	14,435,901	9,137,414	214,629	262,976	104,870	151,623
1860	7,388,394	2,907,608	10,296,002	9,580,868	302,285	351,923	187,880	236,944

Alle Zweige des Ackerbaus, der Viehzucht, der Industrie und des Handels zeigen eine so unerhörte Zunahme von 1850 bis 1860 wie kein anderer Staat der Union in einem Jahrzehnt; am bedeutendsten tritt diese aber bei dem Ackerbau und der Viehzucht hervor, welche mit reissender Schnelligkeit aus Erzeugungsquellen für den Bedarf des Landes zu solchen der Ausfuhr nach allen Welttheilen geworden sind. Die Zunahme der allgemeinen Industrie zeigt das Emporblühen der Städte in Folge der Eisenbahnen an, hält sich aber in den Grenzen der Verhältnisse, wie sie aus unserer Bevölkerungsstatistik hervorgehen. Merkwürdigerweise finden wir in den Columnen der allgemeinen Industrie nichts über die Goldproduktion angegeben. Um diese Lücke auszufüllen und zugleich ein lebendiges Bild der eigenthümlichen Handelsbewegnng Californiens zu geben, wollen wir die Mittheilungen über den Handel von San Francisco aus dem Bericht des Schatzmeisters von 1863 beibringen.

No. I.

Nach	1861	1862	1863
	Doll.	Doll.	Doll.
New-York	1,605,034	2,245,633	2,736,435
Boston	98,345	1,192,489	1,505,690
Grossbritannien	2,838,004	1,355,217	1,697,822
Australien	1,056,401	332,335	487,685
British Columbia	1,177,152	2,195,903	1,746,801
Mexico	1,094,930	1,014,639	1,819,652
Peru	163,264	271,251	216,206
China	711,841	722,229	1,246,254
Hawaiian-Inseln	288,877	293,370	357,369
Japan	15,577	21,598	43,901
Andere Länder	838,647	920,630	920,584
Gesammter Export . .	9,888,072	10,565,294	12,877,399

Die vorhergehende Tabelle zeigt die Bestimmung und den Werth der Exporte von San Francisco mit Ausschluss der edlen Metalle in den drei letzten Jahren und schliesst Produkte sowohl von Oregon, British Columbia und Nord-Mexico, als von Californien in sich.

Die „Gazette“ fügt die folgende vergleichende Aufstellung des Werthes der verschiedenen Artikel von Californien-Produkten, die in den letzten drei Jahren ausgeführt wurden, bei.

No. II.

Artikel.	1861	1862	1863
	Doll.	Doll.	Doll.
Gerste	361,452	131,282	65,044
Bohnen	10,214	40,599	11,608
Knochen	1,984	5,400	171
Kleie	1,131	3,061	1,871
Brod	64,892	69,805	65,290
*Kupfererz	135,240	370,200	719,300
Fische	21,828	21,868	11,285
Mehl	858,425	688,234	767,270
Leim	7,320	1,240	930
Heu	4,683	10,998	11,914
Häute	444,995	947,253	924,567
Hörner	2,350	2,484	1,807
Leder	3,605	11,040	3,773
Kalk	357	968	2,463
Bretter	69,931	149,560	123,084
Senfsamen	1,857	2,417	11,230
Hafer	156,879	72,045	130,602
Kartoffeln	23,016	12,936	11,828
*Quecksilber	1,079,850	1,138,961	1,073,078
Häute	36,652	25,011	56,338
*Silbererze	211,345	34,740	118,109
Talg	35,658	37,740	80,170
Weizen	2,702,434	1,372,572	1,754,116
Wein	8,000	25,836	80,141
Wolle	519,577	1,009,194	1,119,098
Verschiedene Manufakturen	27,145	23,843	45,565
Verschiedene Ackerbauprodukte	4,936	2,496	7,637
Gesammtausfuhr Californischer Produkte	6,795,758	6,211,788	7,208,289

Die Bestimmungen dieser Californischen Produkte waren folgendermaassen classificirt:

No. III.

Nach	1861	1862	1863
	Doll.	Doll.	Doll.
New-York und Boston . . .	1,283,381	2,465,831	2,879,897
Grossbritannien	2,744,537	1,296,889	1,620,812
Australien	1,078,118	287,975	398,018
China	566,860	589,907	1,010,931
Mexico	453,953	539,927	560,312
Peru	158,774	216,276	162,094
Hawaiian-Inseln	42,725	47,135	66,930
British Columbia	71,315	373,611	260,746
Anderen Inseln	396,283	394,237	249,449
Zusammen	6,795,946	6,211,788	7,209,189

Die gesammte Ausfuhr von Californischen Produkten während dreier Jahre mit Einschluss der Schatz-Ausfuhr kann folgendermaassen classificirt werden:

No. IV.

	1861	1862	1863
	Doll.	Doll.	Doll.
*Produkte der Minen . . .	42,103,193	44,105,662	47,982,398
Produkte des Ackerbaues	3,265,471	1,645,350	2,013,975
Produkte der Heerden . .	1,041,217	2,027,082	2,182,155
Produkte des Waldes. . .	69,931	149,560	134,086
Produkte des Meeres . . .	21,828	21,868	11,285
Produkte der Fabriken .	962,876	798,191	873,854
Produkte des Weinstocks	8,000	25,836	81,456
Zusammen	47,472,516	48,773,549	53,279,209

Die folgende Tabelle zeigt Werth und Bestimmung der Schatz-Verschiffungen von S. Francisco während der Jahre 1854 bis 1863:

No. V.

Jahre.	Nach östlich. Häfen.	Nach England.	Nach China.	Nach Panama.	Nach andern Ländern.	Zusammen.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1854	46,533,166	3,781,080	965,887	204,592	560,809	52,045,633
1855	37,730,564	5,182,156	889,675	230,207	128,129	45,161,731
1856	39,895,294	8,866,289	1,308,852	258,268	573,732	50,697,434
1857	35,731,778	9,347,743	2,993,264	410,929	692,978	48,976,697
1858	35,891,236	9,265,739	1,916,007	299,265	175,779	47,548,026
1859	40,146,437	3,910,930	3,100,756	279,949	202,390	47,640,462
1860	35,719,296	2,672,936	3,374,680	300,819	258,185	42,325,916
*1861	32,628,011	4,061,779	3,541,279	349,769	95,920	40,676,758*
*1862	26,194,035	12,950,140	2,660,754	434,508	322,324	42,561,761*
*1863	10,389,330	28,467,256	4,206,370	2,503,296	505,667	46,071,920*
Zus.	340,859,147	88,506,048	24,957,524	5,271,602	3,515,913	463,706,338

Unter „Schatz-Ausfuhren“ (exports of treasure) und „Schatz-Verschiffungen“ (treasure shipments) sind hier offenbar Ausfuhren und Verschiffungen von Goldmünzen und Goldbarren zu verstehen; da solche nur als Schatzmünzen und Schatzmetalle gelten, weil Gold der Zinsfuss der Vereinigten Staaten ist. Sollte darüber ein Zweifel bestehen, so addire man nur die Beträge der anderen Erze: Kupfererz, Quecksilber und Silbererze aus Tabelle No. II. für jedes Jahr und ziehe die Summe von den Minenprodukten der entsprechenden Jahre (Tabelle No. IV.) ab, so wird man die Gesammtsummen der „Schatz-Verschiffungen“ der entsprechenden Jahre aus der letzten Tabelle No. V. erhalten; es können diese also nur Goldsendungen sein. — (A. d. V.)

„Die Einfuhren, die diesen Ausfuhren entsprechen, sind einigermaassen durch die nachfolgende Zusammenstellung der Tonnenzahl angezeigt, die 1863 in S. Francisco angekommen ist:

Von	Zahl der Schiffe.	Tonnen.
Den heimischen atlantischen Häfen	102	114,963
Den heimischen Pacific-Häfen	1,414	253,017
Grossbritannien	30	22,827
Panama und Neu-Granada	39	84,871
Frankreich	13	5,628
Hamburg	11	4,115
Australien	28	13,962
China	44	32,888
Japan	3	893
Manilla	7	5,752
Latus	1,691	538,916

Von	Zahl der Schiffe.	Tonnen.
Transport:	1,691	538,916
Calcutta	3	1,335
Java	3	981
Malaga	1	295
Rio Janeiro	4	1,034
Chili	4	1,751
Peru	11	2,977
Den mexicanischen Häfen	66	20,845
West-Indien	2	800
British-Columbia	44	46,605
Hawaiian-Inseln	18	6,520
Gesellschafts-Inseln	13	2,176
Central-Amerika	13	3,771
Den russischen Besitzungen an der Nordwestküste	9	3,146
Den russischen Besitzungen in Asien	4	737
Den Wallfischreisen	13	4,504
Sämmtliche Ankünfte	1,899 Schiffe.	636,393 Tonnen.

Recapitulation für das Jahr 1863.

	Zahl der Schiffe.	Tonnen.
Amerikanische Schiffe angekommen von heimischen Häfen	1,516	367,980
Amerikanische Schiffe angekommen von fremden Häfen	238	214,655
Amerikanische Schiffe angekommen von Wallfischreisen	12	4,304
Fremde Schiffe angekommen von Wallfischreisen	1	200
Fremde Schiffe angekommen von fremden Häfen	132	54,254
Zusammen	1,899	641,393

Nach einem Bericht aus dem Register-Bureau des Schatzamtes war der Gesammtwerth fremder Einfuhr in San Francisco für Jahr, das am 30. Juni 1863 endete, also die Zeit vom 1. Juli 1862 bis zum 30. Juni 1863 wie folgt: In amerikanischen Schiffen Doll. 7,348,969, in fremden Schiffen Doll. 3,333,173, zusammen Doll. 10,682,142. Dazu kommt für das dritte Vierteljahr von 1863 in amerikanischen Schiffen Doll. 1,937,441, in fremden Schiffen Doll. 750,956, was zusammen für eine Periode von 15 Monaten, die mit dem 30. September endet, Doll. 13,370,539 ausmacht. Während derselben Periode war, wie dieselbe Autorität mittheilt,

der Werth fremder Einfuhr in Oregon Doll. 79,764. Vom Distrikt des Puget-Sundes ist kein Bericht vorhanden; doch wird die jährliche Einfuhr dort auf Doll. 100,000 abgeschätzt. Diese Berichte des Steueramtes zeigen eine jährliche Einfuhr von Doll. 10,826,957 für die Küste des stillen Meeres an. Die gegenwärtige Tendenz des Pacific-Handels mit andern Ländern ist der Beachtung werth.

Die Hauptausfuhrartikel nach New-York und Boston sind Häute, Wolle und selbst Kupfer.

Artikel.	1860	1861	1862	1863
Kupfererze	Säcke . —	11,155	72,938	109,470
Häute	Zahl . . 200,116	177,998	315,751	308,189
Wolle	Ballen . 11,767	14,791	21,911	16,078

Die Ausfuhr von Weizen war 1860 203,528 Säcke, fiel 1861 auf 19,288, wurde aber für die zwei letzten Jahre nicht mitgetheilt.

Die Ausfuhr von Californien nach Grossbritannien besteht hauptsächlich aus Weizen und Mehl wie folgt:

Artikel.	1860	1861	1862	1863
Mehl	Fässer . 36,375	70,945	8,582	12,200
Weizen	Säcke . 458,495	1,022,664	590,485	844,022

Die Hauptausfuhrartikel für die Sandwichsinseln und für Mexico sind Bretter und zwar i. J. 1863 772,794 Fuss nach den Sandwichsinseln und 1,152,380 Fuss nach Mexico. Die Ausfuhr von Brettern nach Peru erreichte 1862 1,936,156 Fuss und 1863 890,009 Fuss; China ist ebenfalls ein bedeutender Markt für die Bretter der Pacificküste und erhielt 1862 2,659,190 und 1863 2,709,733 Fuss. Die „Mercantile Gazette“ von San Francisco vom 12. Januar bemerkt: „Die Verschiffungen von californischen Produkten nach China, während des verflossenen Jahres waren grösser denn je zuvor. Mehl, Weizen, Bretter, Speck, Butter, Käse, Schweinefett, Wein, Gemüse u. s. w. wurde alles in Quantitäten dahin geschickt, die einen sich rasch ausdehnenden Markt anzeigen. Das Volk dieses Landes, das viele Jahre lang zum

grossen Aerger gewisser politischer Klassen und trotz der entschlossensten Anstrengungen, sie fortzutreiben, unter uns gelebt hat, erwies uns einen grossen Dienst, indem es ihren Landsleuten in der Heimath den Gebrauch unserer Produkte gelehrt und seine alten Vorurtheile gegen die Diät der „Barbaren“ überwunden hat. Dieser Handel erfordert einsichtsvolle Verwaltung und ist in guten Händen. Wir halten dessen gegenwärtige Gestalt für die bedeutendste Erscheinung vielleicht im ganzen auswärtigen Handel, welche das letzte Jahr entwickelt hat. Dessen Fortschritt kann für die nächste Zeit noch verhältnissmässig langsam und manchen Wechseln unterworfen sein, aber einmal ordentlich in Gang gebracht, wie er jetzt zu sein scheint, verspricht er bei einer fast unbegrenzten Bevölkerung einen Markt für jeden Ueberfluss, den wir entbehren können, zu gewinnreichen Preisen.

Nach Australien und Neuseeland sind der Hauptausfuhrartikel Bretter. Die frühere Nachfrage nach Brodstoffen ist noch weit unter der Ausfuhr von 1861.

Westindien sendet Kaffee, Zucker, Reis, Hanf, Gewürze u. s. w. nach Californien, aber erhält ausser Gold und Silber wenig zurück.

Die Ausfuhr von Californien nach British-Columbia, Neu Granada, Chili, den Gesellschaftsinseln, Manilla, Japan, Frankreich, dem Cap der guten Hoffnung, Central-Amerika und den russischen Besitzungen giebt die San Francisco Gazette, wie folgt, an:

Artikel.	1860	1861	1862	1863
Gerste . . . . Säcke	99,243	92,814	39,034	27,303
Bohnen . . . . Säcke	291	4,883	8,980	3,074
Kleie . . . . Tonnen	—	25	—	—
Kleie . . . . Säcke	5,806	1,098	5,762	3,709
Buchweizen . . . . Säcke	—	36	75	—
Brod . . . . Fässer	205	58	28	50
Brod . . . . 100 engl. B.-Pfd.	1,753	1,513	1,004	2,327
Brod . . . . Packete	—	—	289	96
Besen . . . . Dutzend	—	362	518	—
Mehl . . . . Fässer	33,577	21,480	59,170	57,634
Pelze . . . . Packete	—	—	—	—
Heu . . . . Ballen	7,318	3,002	5,524	6,103
Häute Schnitzeln. . . Packete	—	10	—	—

Artikel.	1860	1861	1862	1863
Hörner . . . . Zahl	—	5,400	—	—
Leder . . . . Packete	61	68	77	87
Bretter, Bohlen . . . . Fuss	1,740,575	1,531,505	2,897,752	940,899
Bohlen Bündel u. Packete	1,426	3,542	704	366
Schindeln . . . . . . Zahl	490,000	216,000	450,000	—
Schindeln . . . . . Bündel	411	—	400	—
Stangen . . . . Zahl	2,000	5,000	—	—
Stangen . . . . . . Bündel	—	400	—	—
Latten . . . . Zahl	—	—	1,000	—
Kalk . . . . Fässer	220	—	30	310
Hafer . . . . Säcke	3,198	2,504	7,788	6,483
Kartoffeln . . . . Säcke	6,351	4,935	4,514	6,222
Quecksilber . . . . Flaschen	1,497	2,392	2,240	702
Salm . . . . Fässer	236	73	235	37
Salm . . . . 100 engl. B.-Pfd.	—	17	6	60
Talg . . . . Packete	1,484	327	423	251
Weizen . . . . Säcke	37,357	4,184	5,118	27,297
Wolle . . . . Ballen	—	3	546	—

Die Tabelle der Schatz- (Gold) Verschiffungen zeigt seit 1861 einen grossen Wechsel in der Bestimmung an. Damals erreichten die Verschiffungen nach unseren atlantischen Städten Doll. 32,628,011, während sie 1863 blos Doll. 10,389,330 betrugen. Die Schatz-Verschiffungen nach England nahmen von Doll. 4,061,779 i. J. 1861 bis auf Doll. 28,467,256 i. J. 1863 zu.

Die Aufmerksamkeit auf die Wollzucht an der Pacificküste während der letzten 5 bis 6 Jahre hat eine reissende Zunahme der Erndte in Californien erzeugt. Die ganze Produktion des Staates war 1857 nur 1,000,000 Pfund; jetzt wird sie auf 7,600,000 Pfund geschätzt. Die Verschiffungen von Wolle von San Francisco waren in den letzten vier Jahren folgende:

	1860	1861	1862	1863
	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.
Nach New-York	11,767	13,244	13,127	9,862
Nach Boston	—	1,547	8,784	6,216
Nach England	315	1,193	78	319
Nach andern Ländern.	—	3	626	—
Zusammen	12,082	15,987	22,615	16,398

Die Ausfuhr des wichtigen Artikels Quecksilber für die letzten Jahre erhellt aus folgender Tabelle:

Nach	1858	1859	1860	1861	1862	1863
New-York und Boston	3,559	250	400	600	2,265	95
Grossbritannien	—	—	—	2,500	1,500	1,062
Mexico	12,901	103	3,886	12,061	14,778	11,590
China	4,132	1,068	2,715	13,788	8,725	8,889
Peru	2,000	571	750	2,804	3,439	3,376
Chili	1,364	930	1,040	2,059	1,746	500
Central-Amerika	—	—	—	110	40	40
Japan	—	—	—	50	25	—
Australien	—	325	100	1,050	800	300
Panama	—	133	135	57	424	120
Victoria	·186	19	327	116	5	42
Gesammtzahl der Flaschen	24,142	3,399	9,353	35,195	33,747	26,014

Die Fabrikation Californiens gedeiht in unerwarteter Weise, und verringert bereits wesentlich die Einfuhr. Tauwerk, Cement, Wollendecken, weisse und farbige Flanelle, Tuche und Cachemire, Pulver, Leder, Biere, Theer, Harz, Terpentin, Papier, Seife, Wein werden jetzt so erfolgreich und in solchem Umfange producirt, dass sie den heimischen Markt beherrschen.

Die Kohlenzufuhr in Californien, hauptsächlich von den Mount Diablo-Minen, ist im Zunehmen und erreichte 1863 37,000 Tonnen, aber der Bedarf ist so gross, dass Verschiffungen von Vancouverisland, von der Bellingham-Bay, von Chili und selbst von England und Australien sichern Absatz finden. Die monatliche Consumtion von den Diablo-Minen betrug während der letzten drei Monate von 1863 volle 6,000 Tonnen.

Die Erzeugung von Gold und Silber an der Küste des stillen Meeres wird für 1863 auf Doll. 55,000,000 geschätzt, wovon volle Doll. 7,000,000 von British Columbia kamen. Die gesammte Prägung in der Münze von San Francisco war 1863 Doll. 20,251,417.97. Die Handelsblätter San Franciscos behaupten, dass das Circulationsmittel von Californien, das meist in Münze besteht, im Verhältniss zu Bevölkerung und Reichthum reichlicher sei, als in den atlantischen Staaten. Die Mercantile Gazette vom 26. Februar 1864 giebt den Betrag des Circulationsmittels an der Pacificküste auf Doll. 25,000,000 an; die Bevölkerung von Californien mit dem Nachbarstaat Oregon und den Territorien ist

600,000; dies ergiebt auf den Kopf Doll. 41 Cents 66. Der Gesammtwerth realen und persönlichen Eigenthums an der Pacificküste wird von der Gazette auf Doll. 340,000,000 geschätzt, wovon Doll. 25,000,000 ohngefähr 7 Prozent betragen. Das Circulationsmittel der loyalen Staaten, östlich von den Gebirgen, steht trotz dessen Ausdehnung für die Bedürfnisse der Nation unter jenen Verhältnissen zu Bevölkerung und Eigenthum. Die Bevölkerung der loyalen Staaten und der insurgirten Distrikte, so weit sie die Armee inne hat (im Juni 1864), beträgt 24,000,000. Wäre das Circulationsmittel im Verhältniss von Californien — Doll. 41 auf den Kopf — so würde sein Gesammtbetrag Doll. 984,000,000 sein und eine Proportion von 7 Prozent auf die gesammte Schätzung des Eigenthums würde eine gleiche Summe ergeben."

Diese Mittheilungen werden genügen, um ein Bild der Gütererzeugung und des Handels von Californien zu geben, dessen ungeheure Verhältnisse, dessen Mannigfaltigkeit und Ausdehnung nach allen Welttheilen innerhalb einiger Jahre eines jeglichen Maassstabes spotten, den wir aus der Vergangenheit oder der Gegenwart von andern Ländern entnehmen können. Und noch sind die erzeugenden Kräfte dieses Landes nicht durch Eisenbahnen geweckt, verwerthet und zu reicherer Combination geführt. Die ganze Länge der Eisenbahnen, 1860 in Betrieb, war 70.05 Meilen zu Doll. 3,600,000 Kosten, sie bestehen aus der California-Centralbahn von Folsom nach Maryville 43.80 Meilen, Doll. 1,900,000 Kosten, der Sacramento-Valleybahn von Sacramento nach Folsom, 22.50 Meilen zu Doll. 1,600,000 Kosten und der Las Mariposasbahn nach den Fremonts-Minen, 3.75 Meilen zu Doll. 100,000 Kosten. Schiffbare Canäle hat Californien nicht, aber die Canäle für die Minen sind ausgedehnt und wurden 1860 auf 5,726 Meilen und Doll. 13,574,000 Kosten geschätzt.

Texas.

Texas, dieser ungeheure Staat, der in einem ungerechten Kriege von den Vereinigten Staaten erworben, der im Namen der Freiheit revolutionirt worden war, als alle seine Bürger noch Freie waren, um das schwarze Banner der Sklaverei dort aufzupflanzen, ist trotz seiner günstigen Lage und seines frucht-

baren Bodens, mit Ausnahme des Küstenstreifens nahe der Grenze von Louisiana, bis heute noch auf der Culturstufe der Territorien stehen geblieben. Grenzwächter der Union am Rio Grande, seiner natürlichen Grenze gegen Mexico zu, streckt er seine Arme nach allen Himmelsrichtungen und verbindet den Golf von Mexico, die östlichen Baumwollenstaaten, die westlichen Gebiete am Ostrande der Felsengebirge und die Territorien dieser Gebirge, wie Neu-Mexico durch sein überall dahinreichendes Gebiet.

Texas liegt zwischen dem 25° 45′ und dem 36° 30′ der Breite und dem 93° 30′ und dem 106° 45′ der Länge, umfasst ein Areal von 237,504 Quadratmeilen oder 152,002,560 Acker und wurde den 29. December 1845 mit der politischen Hauptstadt Austin in die Union aufgenommen; es grenzt im Norden an Neosho oder Indianterritory und Arkansas, im Osten an Arkansas und Louisiana, im Süden an den Golf von Mexico und an Mexico, im Westen an Mexico und das Territorium New-Mexico. Texas ist seinem heutigen Charakter nach ebenso sehr noch Territorium mit dünner Bevölkerung und heimgesucht von einfallenden Indianern, als bereits etablirter und producirender Baumwollstaat. Der grosse Ackerbau dieser Culturpflanze mit Sklavenarbeit saugt in fünf Jahren den fruchtbarsten Boden aus. Der Erde wird nur genommen, und nichts wiedergegeben; und sie wird Wüste, und vertreibt ihren Räuber; der Pflanzer muss weiter ziehen, und neuen fruchtbaren Boden suchen. Diesem ökonomischen Bedürfniss der verderblichen Productionsweise der Sklaverei zu genügen, wurde Texas vom alten General Houston revolutionirt, und als neuer Sklavenstaat in die Union gebracht. Der Boden der alten blühenden Staaten der atlantischen Küste von Virginien bis Florida war zum Theil von den Sklavenheerden schon ausgeraubt, und Texas versprach unendliche Schätze an reichen Erndten. Trotzdem hat die Bevölkerung nicht im erwarteten Maasse zugenommen, und zeigt erst im Jahrzehnt von 1850 bis 1860 eine raschere Steigung. Was ist für einen Staat von so ungeheurem Umfang eine Bevölkerung von 212,592, davon 58,161 Sklaven und 397 freie Schwarze, nach fünfjährigem Bestehen als Staat der Union? Die Ursache hiervon lag theils daran, dass die wohlorganisirte, die Nationalgewalt innehabende Sklavenhalterparthei Texas als gesicherten Sklavenstaat betrachtete, und mehr darauf bedacht war, die westlichen Territorien von Arkansas, Kansas und Nebraska durch Einwanderung von Sklaven-

haltern als Sklavenstaaten zu sichern, und davor zu bewahren, dass sie als Freistaaten um Aufnahme in die Union einkämen, theils im Abfluss der Bevölkerung nach den Goldfeldern von Mexico. Eigenthümlich ist es, dass unter allen Baumwollstaaten Texas der einzige war, der eine ausländische und zwar vorherrschend deutsche Einwanderung anlockte. Da eine grosse Anzahl meiner Jugendfreunde und Bekannten zu dieser Einwanderung gehören, so glaube ich theilweise die Motive zu dieser Erscheinung angeben zu können. Es waren, wie ich überzeugt bin, wesentlich die Romane von Sealsfield, die wir mit Begierde verschlangen, und mit ihren lockenden Bildern ungebundener Freiheit und den mannigfachen Lockungen für die Angriffskraft der wanderlustigen Deutschen unsre jugendliche Phantasie erhitzten. Wir ahnten damals nicht, dass die Erhebung von Texas kein Freiheitskampf, sondern eine Eroberung der Sklavenhalter war. Der Mittelpunkt dieser deutschen Colonien ist Neubraunfels; sie erstrecken sich aber im ganzen Umkreis von Houston, Galveston und San Antonio; sie haben dort einen grossen Garten blühender Farmen geschaffen, und meist mit freien Arbeitern gearbeitet. Da sie von fanatischen anglo-amerikanischen Plantagenbesitzern und Sklavenhaltern umgeben waren, so wurde beim Ausbruch des Bürgerkrieges auch ihr Schicksal an den grossen Landesverrath gekettet. Nur eine kleine Heldenschaar einiger hundert junger deutscher Männer suchte sich durch die Reihen der Conföderirten nach Mexico durchzuschlagen; sie wurden aber eingeholt, von einer Uebermacht umringt und fielen kämpfend bis auf den letzten Mann. Schon vor dem Bürgerkrieg haben diese deutschen Colonisten ein grosses Beispiel freier Arbeit für die Baumwollenkultur gegeben, gegen das nur der Fanatismus und die Herrschsucht sich verblenden konnte. Mein Freund Ricotte aus Texas, gegenwärtig Ver. Staaten-Gesandter in Costarica, hat bei einem gemeinschaftlichen Besuch, den wir bei Lincoln machten, dem Präsidenten darüber einen mündlichen Bericht erstattet, der durch neuere Nachrichten reichlich bestätigt wird. Die deutschen Colonisten haben nämlich mit freier Arbeit Baumwolle gezogen; und als sie ihr Product auf den Markt von San Antonio brachten, erhielten sie 30 pCt. mehr dafür, als die Baumwolle der Plantagen trug. Es war also gegen alle Betheurungen der Sklavenhalter, dass zur Baumwollkultur Sklavenarbeit nothwendig sei, nicht blos der Beweis geliefert, dass diese Culturpflanze im

heissen Clima von Texas auch von weissen freien Arbeitern von nördlicher germanischer Abstammung gebaut werden könne, sondern es hat sich auch die intelligentere Natur freier Arbeit an der höheren Qualität des Productes bewährt. Die Baumwollkultur wird durch Aufhebung der Sklaverei in den Baumwollstaaten nicht untergehen; sie wird vielmehr mit der neuen Energie freier Arbeit und der höheren Form dieser Productionsweise ein Product erzeugen, das das frühere an Qualität bei weitem übertrifft. Und was die Quantität betrifft, so kann es dem Bedürfniss der Fabrikation und des Handels gleichgültig sein, ob es dieselbe Quantität von je Einem Sklavenhalter oder von je zwanzig freien Ackerbürgern bezieht.

Von Eisenbahnen besitzt Texas keine grosse, den ganzen Staat kreuzende Durchgangslinie. An der Küste des Golfs von Mexico und nahe der Grenze von Louisiana hat sich aber um den Mittelpunkt von Houston ein entwickeltes Netz von Eisenbahnen und mit ihm ein gesteigertes Städteleben entwickelt. Von Houston aus gehen Linien nach Galveston an die Küste, nach der Louisiana-Staatslinie und in's Innere des Landes. Die Länge der Eisenbahnen 1860 in Betrieb war 422.50 Meilen zu Doll. 14,000,000 Kosten.

Eisenbahnen.	Verbindung der Punkte.	Meilen.	Kosten.
			Doll.
Buffalo, Bayou, Brazos u Colorado	Von Harrisburg nach Richmond	32,00	1,000,000
Eastern Texas . . .	Von Sabine-City nach Pine-Island Creek. . . .	—	—
Galveston, Houston und Henderson	Von Galveston nach Houston	72,00	2,600,000
Houston u. New-Orleans	Von Houston nach der Louisiana-Staatslinie .	96,00	2,500,000
Houston Tap. u. Brazoria	Von Houston nach Brazoria	80,00	2,000,000
Houston u. Texas Central	Von Houston nach Washington	78,00	4,232,345 (zusammen mit Austin-Zweig)
Austin-Zweig	Von Hempstead nach Brenhan	12,00	
San Antonio und Mexican Gulf	Von San Antonio nach Lavacca	25,00	500,000
Southern Pacific . .	Von Marshall nach der Louisiana-Staatslinie .	27,50	1,000,000

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass Texas gleich Californien nur einen ganz geringen Theil seines Gebietes mit Eisenbahnen

bedeckt hat. Trotzdem, dass die geringe Bevölkerung des Landes und die Productionsweise der Sklaverei der wirthschaftlichen Wirkung der Eisenbahnen auf Städtebildung und Mehrung entgegenarbeitet, scheint diese Wirkung doch nicht ganz ausgeblieben zu sein. Wir können dies aber nur aus der gesteigerten städtischen Industrie und der bedeutenden Zunahme von Handel und Schifffahrt des Jahres 1860 entnehmen, da in unserer Statistik für dies Jahr nur von den drei Städten Galveston, San Antonio und Houston die Bevölkerungszahl angegeben ist, von den übrigen aber fehlt. Es ist daher auch keine Berechnung und Betrachtung der Landbezirke und ihrer Bevölkerungsbewegung möglich; und wir müssen uns begnügen, einfach das Material, das wir haben, beizubringen ohne es weiter verwerthen zu können.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.			Prozentzahlen etc.
	1850	1860	1850–1860
Gesammtbevölkerung	212,592	604,215	+ 184,22
Städte: Galveston . . .	4,177	7,307	+ 74,93
San Antonio .	3,488	7,074	+ 102,81
Houston	2,396	5,000	+ 108,68
New Brownfels	1,286	—	—
Marshall	1,189	—	—
Victoria	806	—	—
Fredericksburg	754	—	—
Austin	629	—	—
Corpus Christi	533	—	—
Nacogdoches .	468	—	—
Eagle-Pass . .	388	—	—
Indianola . . .	379	—	—
Richmond . . .	323	—	—
Lavacca	315	—	—

Die hohen prozentischen Zunahmen der drei ersten Städte lassen vermuthen, dass auch die andern Städte, die meist im Rayon des Eisenbahnnetzes liegen, verhältnissmässig zugenommen haben. Unter der Gesammtbevölkerung sind für 1850 58,161 Sklaven und 397 freie Schwarze, für 1860 182,566 Sklaven und 355 freie Schwarze inbegriffen, was eine Jahrzehntzunahme für die Sklaven von + 213.89 pCt. und für die freien Schwarzen eine

Abnahme von — 10.58 pCt. ergiebt, ein Verhältniss, das uns noch öfter in den Sklavenstaaten begegnen wird und dessen Ursache wir noch besprechen werden.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		11,496,339.	23,136,197.
	Werth	Doll.	16,550,008.	104,007,689.
Werth an Nutzvieh		Doll.	10,412,927.	52,892,934.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	1,116,137.	5,218,987.
Butter		B.-Pfd.	2,344,900.	5,948,611.
Käse		-	95,299.	277,512.
Wolle		-	131,917.	1,497,748.
Wachs und Honig		-	380,825.	577,293.
Weizen		Bushel.	41,729.	1,464,273.
Roggen		-	3,108.	95,012.
Wälschkorn		-	6,082,876.	16,521,593.
Hafer		-	199,017.	988,812.
Gerste		-	4,776.	38,905.
Buchweizen		-	59.	1,612.
Reis		B.-Pfd.	88,203.	25,670
Taback		-	66,897.	98,016.
Baumwolle		Ballen.	58,072.	405,100.
Hopfen		B.-Pfd.	7.	122.
Flachs		B.-Pfd.	1,048.	—
Zucker		Hogsheads.	7,351.	590.
Syrup		Gallonen.	441,918.	388,937.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	179,350.	359,560.
Irländische Kartoffeln		-	94,645.	168,937.
Süsse Kartoffeln		-	1,332,158.	1,835,306.
Wein		Gallonen.	99.	13,946.
Heu		Tonnen.	8,354.	11,349.
Kleesaat		Bushel.	10.	449.
Grassaat		-	—	2,976.
Ahornsyrup		Gallonen.	—	3,600.
Sorghum		Gallonen.	—	115,051.
Seidencocons		B.-Pfd.	22.	26.
Obst		Doll.	12,505.	46,802.
Gartenprodukte		-	12,354.	55,943.
Häusliche Manufakturen		-	266,984.	596,169.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	1,164,538.	2,250,000.
Mehlarten	-	50,540.	2,179,610.
Bretter	-	466,012.	1,612,829.
Baumwollgüter	-	—	199,233.
Ackerbaugeräth	-	—	140,000.
Leder	-	52,600.	123,050.
Gusseisen	-	60,500.	70,877.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	5,850.	55,000.
Wollengüter	-	22,000.	49,125.
Salz (120,000 Bushels)............	-	—	29,800.
Spirituosen	-	—	12,400.
Licht und Seife	-	—	9,700.
Fischereiprodukte (Austern).........	-	—	6,093.

Durchschnittlicher jährlicher Handel und Schifffahrtsverkehr in Perioden von fünf Jahren.

Jahre.	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Einheimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerikanische	Fremde	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1846—1850	18,976	31,296	50,272	36,683	515	2,355	2,870
1851—1856	454,240	343,682	798,922	189,611	3,135	4,556	7,691
1856—1860	2,977,056	323,398	3,300,454	728,054	16,400	8,128	24,528

Die erstaunliche Fruchtbarkeit und die reiche Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse von Texas gehen klar aus diesen Ziffern hervor; und zwar zeigt sich das Anschwellen der Production in allen Zweigen, in den Cerealien, wie in der thierischen Nahrungserzeugung, in Handelsfrüchten, wie in Gartenfrüchten. Die in südlichen Climaten so trefflich gedeihende süsse Kartoffel zeigt besonders hohe Ziffern; auch der Wein- und der Tabackbau blühen rasch empor; und man muss im Ganzen Texas mehr den grossen Getreidestaaten des Westens, wie Illinois, Ohio u. s. w. zuzählen, als den eigentlichen Baumwollstaaten. Dieses Stapelproduct nimmt hier in keinem Falle eine hervorragende Stellung ein. Die Statistik der städtischen Industrie und des Handels zeigt eine sichtliche Zunahme der Städte an; so bedeutend aber die Zunahme als solche ist, so sind doch die Summen der Pro-

ducte gering für einen so ungeheuren Staat und entsprechen dessen wirklichem Zustand. Civilisirtes Leben, entwickelte Industrie und Städteleben ist nur nahe der Küste zu finden; der grosse Körper des Staates ist noch Territorium und Wildniss.

Rückblick.

Wir haben das ganze ungeheure Areal der Zukunft neuaufsprossenden Völkerlebens, eine Staatengruppe, deren Werden und Verwandlung, in der Wirklichkeit vor sich gehend, die kühnste Phantasie eines Bacon überbietet, an den Führungslinien der vier grossen, den Continent kreuzenden Eisenbahnrouten, die theils in Angriff genommen, theils ausgeplant sind, betrachtet. Betrachten wir sie aber in ihrer Folge von Norden nach Süden, so bietet sich hier eine wunderbare Gleichheit der schöpferischen Natur in drei breiten Gürteln dar. Wir könnten sie charakterisiren als die Getreidezone, die Silberzone und Goldzone. Das centrale British-Columbia, Dakota, Nebraska, Kansas, Indianterritory und Texas sind die reichen Ackerbaustaaten, wo ungeheure Getreideerndten und reiche Viehzucht mit wenig Mühe dem jungfräulichen Boden abgewonnen werden. Ein schmaler Wüstenstreifen trennt diese Gebiete von der reichen Silberzone, die von Montana, vielleicht schon von British-Columbia, Idaho, New-Dakota, Colorada, Utah, Nevada bis Arizona und New-Mexico und Mexico sich erstreckt. Ebenso bestimmt zieht sich die Goldzone vom Frazerflussgebiet in British-Columbia durch Washington, Oregon und Californien bis nach Untercalifornien und Sonora hin. Washington und Oregon sowohl wie Untercalifornien und Sonora sind noch viel zu undurchforschte Gebiete, als dass man sagen könnte, welche Goldschätze sie noch enthielten. In Sonora sollen geheimgehaltne und von den Indianern besetzte Gebiete auf bedeutende Goldquellen hindeuten, und es ist die Ueberzeugung von deren Vorhandensein einer der Hauptimpulse, welcher die abenteuerlichen Elemente Californiens immer zu neuen Freibeuterzügen nach dem Süden treibt.*) Für unsre Frage sind diese Gebiete von hohem Interesse. Wenn in den atlantischen

*) Californier behaupten bestimmt und wiederholt, dass die Indianer in Sonora öfter mit Kugeln von massivem Golde schössen.

Staaten die Eisenbahnbauten von Industriestaaten und industriellen grossen Städten ausgingen, die ihre städtebildenden und städtemehrenden Radien ausstrahlten, um in ihrer Mitte den grossen Handel der rings um sie vermehrten Gütererzeugung zu concentriren, wie in den grossen Getreidestaaten jenseits der Alleghaniegebirge, die massenhafte Production von Cerealien, wie von Nutzthieren in ihrem Reichthum erstickend und märktesuchend mit stossweise wirkender Energie grosse Canal- und Eisenbahnlinien baute, und in Folge dessen im ungeheuren städteleeren Raum, im Lauf eines Menschenalters Städte wie Gras in der Nacht emporspriessen und einen Welthandel entstehen sahen, der in früherer Zeit Jahrhunderte zur Annahme solcher Dimensionen gebraucht hätte, so ist das treibende Culturelement, der grosse Factor der Staaten- und Städtebildung, der Canal- und Eisenbahnbauten in den Gebieten der Felsengebirge und der Stillenmeeresküste, der unermessliche Mineralreichthum an edlen Metallen. Hier treten aber eigenthümliche Züge im Modus der Bewegung und Entwicklung auf, die mit der Natur des Productes zusammenhängen. Die Städtebildung ist gering in Folge des Mangels der Eisenbahnen, aber die Staatenbildung fängt mit der Städtebildung an und Ackerbau und Viehzucht folgen auf dem Fuss, gerade umgekehrt wie in den Getreidestaaten Central-Amerika's. Die Eisenbahnlinien sind wenige und kurze an der Pacificküste und an der westlichen Grenze der Getreidestaaten; aber sie sind alle gleich von vorne herein auf grosse continentale Durchgangslinien ausgeplant und angelegt, umgekehrt wie in den mittleren und atlantischen Staaten, wo sich diese grossen Durchgangslinien erst aus einer Menge zu den verschiedensten Zeiten gebauter lokaler Linien zusammengesetzt und herausgebildet haben. Der Grund dieser Erscheinung liegt in dem werthvollen Product der edlen Metalle und dem Bedürfniss der Mineralarbeiter. Diese müssen sich gleich in Städten sammeln, um durch den Handel mit den nothwendigsten Lebensbedürfnissen, die sie nicht selbst erzeugen, versorgt zu werden; ihre Produkte haben aber nur Einen Markt; und das ist die ganze grosse Welt des Erdenrundes, ihre Verkehrslinien müssen daher dort über Meere, hier über Felsengebirge und Wüsten hinweg überall gleich in den grossen Strom des Welthandels münden, um für diese ihre Produkte die Geltung dieses Marktes zu erringen, da sie überall, wo sie sich an bestimmten Punkten anhäuften, entwerthet

werden würden. Die Staatengruppe, zu der wir jetzt übergehen und die wir mit Texas schon zu betrachten begonnen haben, wird uns ganz andere Züge des Culturlebens aufweisen, üppig sprossende Zweige an alten Stämmen künstlich hervorgetrieben und im nächtlichen Sturm dreier Kriegsjahre zerknickt. In diesen meist alten Culturstaaten hat aller Fortschritt der Verkehrswege nur die Produktion der Baumwolle und ihren Handel gefördert. Die Bevölkerungszunahme ist gering, am stärksten unter den, gleich Thieren, gezüchteten Sklaven. Die Städtebildung und ihre Volksvermehrung ist nur vom steigenden Baumwollhandel bedingt und wird selbst durch Eisenbahnen, zwar sichtlich und entschieden, aber nicht in dem Maasse, wie in den freien Staaten erhöht, da die Sklaverei der Entwicklung der höheren Formen der Arbeits-Theilung und -Combination, deren erstes Desiderat freie intelligente Arbeiter sind, schnurstracks entgegen arbeitet.

Arkansas.

Arkansas liegt zwischen dem 33° 00′ und dem 36° 30′ der Breite und dem 89° 40′ und 94° 42′ der Länge, wurde den 2. März 1819 als Territorium, den 15. Juni 1836 als Staat mit der politischen Hauptstadt Little Rock aufgenommen und grenzt im Norden an Missouri, im Westen an Missouri, Tennessee und Mississippi, im Süden an Louisiana und Texas und im Westen an Texas und Indianterritory; seine östliche natürliche Grenze bildet der Mississippi, der hier den quer den Staat durchströmenden Arkansas aufnimmt; die übrigen Grenzen sind Vermessungslinien, die meist mit den geographischen Gradlinien parallel laufen. Es ist trotz seines Alters in Folge der dort herrschenden Sklaverei ein dünnbevölkerter Staat mit territorialem Charakter. Die einzige bis jetzt gebaute Eisenbahn ist die östliche Section der Memphis und Little Rock-Eisenbahn, die sich von Hopefield am Mississippi gegenüber von Memphis bis nach Madison in einer Entfernung von 38,5 Meilen erstreckt. Nach neueren Karten (z. B. der offiziellen in unserer Hand) scheint diese bis Little Rock am Arkansas vollendet zu sein. Projectirte Eisenbahnen sind die von Little Rock nach Fort Smith am Arkansas und dicht an der westlichen Staatsgrenze 155 Meilen, die von Cairo nach Fulton 301 Meilen und die Little Rock- und Napoleon-Bahn 99½ Meilen.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	12,579	25,671	77,174	162,189	324,191
Freie Schwarze	59	141	465	608	144
Sklaven	1,617	4,576	19,935	47,100	111,115
Ges.-Bevölkerung	14,255	30,388	97,574	209,897	435,450
Landdistrikte	—	—	87,437	186,297	—
Städte:					
Little Rock	—	—	2,167	3,727	—
Fort Smith	—	—	1,382	1,529	—
Fayetteville	—	—	598	9,827	—
Carollton	—	—	923	1,312	—
Batesville	—	—	448	1,013	—
Camden	—	—	894	1,343	—
Van Buren	—	—	964	1,419	—
Arkansas Post	—	—	584	899	—
Princeton	—	—	1,163	1,412	—
Helena	—	—	614	1,119	—

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 104,07	+ 200,62	+ 110,16	+ 99,88
Freie Schwarze	+ 138,98	+ 229,78	+ 30,75	— 81,25
Sklaven	+ 182,99	+ 335,64	+ 136,26	+ 135,91
Gesammtbevölkerung	+ 112,91	+ 221,09	+ 115,12	+ 107,46
Landdistrikte	—	—	+ 113,06	—
Städte: Little Rock	—	—	+ 71,99	—
Fort Smith	—	—	+ 10,63	—
Fayetteville	—	—	+ 1560,03	—
Carollton	—	—	+ 42,14	—
Batesville	—	—	+ 19,46	—
Camden	—	—	+ 50,22	—
Van Buren	—	—	+ 47,19	—
Arkansas Post	—	—	+ 53,94	—
Princeton	—	—	+ 21,41	—
Helena	—	—	+ 82,24	—

Ackerbau.

		1850.	1860.
Land in Ackergütern { Zahl der Acker . . .		2,598,214.	9,542,974.
Land in Ackergütern { Werth . . .	Doll.	15,265,245.	91,673,403.
Nutzthiere. Werth des Bestandes . .	-	6,647,969.	22,040,211.
Schlachtvieh. Werth	-	1,163,313.	3,895,399.
Butter	B-Pfd.	1,185,239.	4,064,481.
Käse	-	30,088.	16,952.
Wolle	-	182,595.	410,285.
Wachs und Honig	-	192,338.	853,545.
Weizen	Bushel.	199,639.	955,298.
Roggen	-	8,047.	77,869.
Wälschkorn	-	8,893,939.	17,758,665.
Hafer	-	656,183.	502,866.
Gerste	-	177.	3,079.
Buchweizen	-	175.	488.
Reis	B.-Pfd.	63,179.	215.
Taback	-	218,936.	999,757.
Baumwolle	Ballen.	65,344.	367,487.
Hopfen	B.-Pfd.	147.	164.
Hanf	Tonnen.	15.	846.
Flachs	B.-Pfd.	12,291.	3,233.
Bohnen und Erbsen	Bushel.	285,738.	439,412.
Irländische Kartoffeln	-	193,832.	418,000.
Süsse Kartoffeln	-	788,149.	1,462,714.
Wein	Gallonen.	35.	1,005.
Heu	Tonnen.	3,976.	8,276.
Grassaat	Bushel.	436.	3,110.
Flachssaat	-	321.	541.
Ahornzucker	B.-Pfd.	9,330.	3,097.
Ahornsyrup	Gallonen.	—	115,673.
Obst. Werth	Doll.	40,141.	56,230.
Gartenprodukte. Werth	-	17,150.	38,094.
Häusliche Manufakturen. Werth . .	-	638,217.	928,481.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte. Total	Doll.	537,908.	2,150,000.
Bretter	-	122,819.	1,033,185.
Mehlarten	-	115,375.	453,999.
Leder	-	78,824.	115,375.
Gusseisen	-	—	52,000.
Wollenfabrikate	-	8,800.	31,840.
Baumwollengüter	-	17,360.	13,000.

		1850.	1860.
Maschinerie	Doll.	9,600.	21,700.
Ackerbaugeräthe	-	11,900.	5,700.
Nationalcapital in Sklaven, beweglichem und unbeweglichem Vermögen ...	-	34,935,885.	120,475,236.

Arkansas besitzt keinen direkten Handel, sein Handelsdepot ist New-Orleans.

Die Statistik dieses Staates zeigt bei einer dünnen Bevölkerung für die Grösse des Staates immerhin die bedeutende Zunahme neuer westlicher fruchtbarer Gebiete, man sieht aber deutlich wie die gezüchtete und immer neu importirte Sklavenbevölkerung die freien Schwarzen verdrängt; und die weisse Herrenbevölkerung überwuchert, so dass sie auch in absoluter Zahl bei fortbestehender Sklaverei und gleichem Zuwachs dieselbe übertroffen haben würde. Die bedeutenden Ziffern für Weizen, Roggen, Wälschkorn, süsse Kartoffeln, Nutzvieh und dessen Produkte beweisen, dass dieser Staat so wenig, wie seine nördlichen freien Geschwister, für massenhafte Nahrungserzeugung unfruchtbar, und auf Baumwolle und Taback allein angewiesen war. Die städtische Industrie ist gering, doch zeigt sich in der Eisenbahnzeit Zunahme der Städte; von 1860 fehlt der Städte-Census, wahrscheinlich in Folge des Krieges. Das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Landbevölkerung war 1840 gleich 1 : 8,62 und 1850 gleich 1 : 7,89, eine geringe höhere Zunahme der Städte, aber dem Sklavenstaat und den wenigen Eisenbahnen entsprechend.

Tennessee.

Tennessee liegt zwischen dem 35° 00′ und dem 36° 25′ der Breite und dem 81° 37′ und dem 90° 28′ der Länge, wurde den 26. Mai 1790 als Territorium und den 1. Juni 1796 als Staat mit der politischen Hauptstadt Nashville in die Union aufgenommen und grenzt im Norden an Virginien, Kentucky und Missouri, im Osten an Nordcarolina, im Süden an Nordcarolina, Georgia, Alabama und Mississippi. Eines der westlichen fruchtbaren Gebiete jenseits der Alleghanies, liegt dieser Staat, wie ein langgestrecktes Trapez, quer von Osten nach Westen und grenzt im Süden an vier der bedeutendsten Baumwollstaaten. Wie in Kentucky hat die Sklaverei das Stapelprodukt des Tabacks vorzüglich ge-

fördert; und doch ist hier der Baumwollbau schon bedeutend getrieben worden. Obwohl der Mineralreichthum seines Bodens, sowie die günstige geographische Lage, die wie ein breites Thor den ganzen Süden beherrscht, diesen Staat zu einem ausgezeichneten Industrie- und Handelsstaate befähigt hätten, ist er in Folge der Sklaverei trotz seines Alters auf der Stufe der Rohproduktion stehen geblieben. Auch im Eisenbahnbau ist er noch nicht einmal zu einer Centrallinie von Osten nach Westen gekommen und die drei grossen Routen, die ihn von Norden nach Süden durchkreuzen, sind offenbar hauptsächlich Durchgangsrouten.

Die Eisenbahnbauten wurden, wie in Kentucky, sehr frühzeitig und ohne gehörige Umsicht unternommen, stürzten durch ihr Fehlschlagen die Bevölkerung in grosse Verluste und langjähriges Misstrauen gegen die Zweckmässigkeit von Eisenbahnen überhaupt, und wurden erst zwischen 1848 und 1850 wieder aufgenommen. Die Bedingungen, die zu diesem Zweck der Staat mit den Compagnien einging, waren folgende. Die Compagnien hatten für die Legung der Bahn und alle Kosten des Baues aufzukommen. Der Staat gewährte ihnen aber die Garantie des Staatscredits zu dem Betrag von Doll. 8,000 auf die Meile, behielt sich aber zur Sicherheit ein Retentionsrecht auf das gesammte Eigenthum der Bahnen vor. Ausser diesen Vortheilen gewährte der Staat für die grosse Virginia-Ost-Tennesseelinie, die ohne Verbindung mit der Ost-Tennessee-Georgia-Bahn und vollständige Vollendung, der der Bau vieler kostspieliger Brücken entgegenstand, zu keinem erfolgreichen Unternehmen gedeihen wollte, noch Doll. 300,000.

Die geographische Lage des Staates ist für die Routen von entscheidender Bestimmung. Während derselbe im Norden und im Süden durch Vermessungslinien von den andern Staaten abgegränzt ist, wird er von Osten nach Westen durch Gebirge und Flüsse in bestimmt abgegrenzte Gebiete getheilt; so ist Ost-Tennessee im Osten gegen Nordcarolina durch den Höhenzug der Alleghanies, als durch eine natürliche Grenze, im Westen gegen West-Tennessee durch den Tennesseestrom abgegrenzt; West-Tennessee dagegen östlich vom Tennessee, westlich vom Mississippi begrenzt. Genau die Richtungen dieser natürlichen Grenzen verfolgen die drei grossen Eisenbahnrouten dieses Staates, die östliche, die centrale und die westliche.

Die *östliche Route* läuft längs der westlichen Abdachung der Alleghanies, beginnt bei Bristol in Virginien, geht über Knoxville nach Dalton in Georgia herab, und ist durch einen Zweig, der von Cleveland westlich nach Chattanoaga abgeht, mit der mittleren Route verbunden; diese Route besteht aus der Ost-Tennessee-Virginia-Bahn 130,28 Meilen, Doll. 2,866,297 Kosten; der Ost-Tennessee-Georgia-Bahn 110,80 Meilen, Doll. 3,637,367 Kosten und dem Zweig, der Cleveland-Chattanoaga-Bahn 30,62 Meilen, Doll. 867,210 Kosten.

Die *centrale Route* wird von Nashville, als ihrem Mittelpunkt, in mehreren Linien nach Norden und Süden hin ausgestrahlt. Im Norden sind hier als Linien, die an die Kentucky-Bahnen anschliessen, die Edgefield-Kentucky- (46,70 Meilen, Doll. 1,289,771 Kosten) und die Nashville-Northwestern-Bahn von Nashville nach Camden (98,40 Meilen, Doll. 2,460,000 Kosten), zu nennen; im Süden die Nashville-Colombia- oder Tennessee-Alabama- (45,81 Meilen, Doll. 1,185,053 Kosten) und von Colombia nach der Alabama-Staatslinie die Central-Southern-Bahn (47,58 Meilen, Doll. 1,079,572 Kosten), die zusammen die gerade Linie von Nashville nach Alabama bilden; dann südöstlich von Nashville aus verlaufend die Nashville-Chattanoaga-Bahn (158,75 Meilen, Doll. 3,632,882 Kosten), die an die östliche Route in Chattanoaga anschliesst und nordöstlich von Tullahoma nach Mc Minville einen Zweig mitten ins Land sendet, die Mc Minnville-Manchester-Bahn 34,20 Meilen, Doll. 590,623 Kosten. Diese centrale Route steht mit der westlichen, durch den Tennesseestrom von ihr getrennten nur durch die Kentuckystaatslinie in Verbindung.

Die *westliche Route* wird durch zwei grosse, gabelförmig bei Humboldt sich kreuzende Linien bezeichnet, die eine, die von der Kentucky-Staatslinie nach der Mississippi-Staatslinie führt und von Jackson aus einen Zweig ebenfalls nach Mississippi abgiebt und die Linie, die von der Kentucky-Staatslinie über Clarksville nach Memphis am Mississippistrom führt. Die betreffenden Bahnen sind die Memphis-Clarksville-Louisville (von Clarksville nach Kentucky 56,80 Meilen, Doll. 1,592,518 Kosten), die Memphis und Ohio (von Clarksville nach Memphis, 130,60 Meilen, Doll. 2,612,019 Kosten) dann die Memphis- und Charleston (von Memphis nach der Mississippi-Staatslinie längs der Grenze 102,96 Meilen, Doll. 2,387,371 Kosten); [illegible] ile und Ohio

(von der Kentucky- nach der Mississippi-Staatslinie 97,30 Meilen, Doll. 3,519,000 Kosten) und die Mississippi-Central- und Tennessee (von Jackson nach der Mississippi-Staatslinie 49,00 Meilen, Doll. 1,188,377 Kosten). Dies sind die Hauptrouten mit ihren betreffenden Linien, welche von Norden nach Süden den Staat durchkreuzen, unter sich aber nur zwei Verbindungen an den Grenzen im Norden (Kentucky-Staatslinie) und im Süden (Chattanoaga) unterhalten.

Wie wir nachher sehen werden, haben diese Eisenbahnlinien von nationaler Bedeutung nicht in dem Maasse zur Volksvermehrung der Städte beigetragen, als wir nach der Wirkung unseres Gesetzes erwarten sollten. Unfähig gemacht bei der beibehaltenen Sklaverei durch moderne Industrie grosse Centralpunkte städtischer Bevölkerung zu schaffen, hat der ganze Staat eher das Schicksal erfahren, das einzelnen kleinen Orten wiederfährt, die früher Haltepunkte für Reisende und Fuhrleute waren, und durch die Eisenbahnen nur Durchgangspunkte geworden sind. Wohl haben die „alten Whigs" gegen dies Schicksal gekämpft. Denn die Sklaverei wurde in Tennessee nicht aus wirthschaftlichen, sondern aus politischen Gründen festgehalten. Allein der Terrorismus der Sklavenhalter war auch hier, wie in anderen Mittelstaaten, allmächtig, weil hinter ihm die nationale Alleinherrschaft der Baumwollstaaten stand. Tennessee hat durch den Krieg für eine Politik, die gegen seine wirthschaftlichen Interessen war, am furchtbarsten an diesen Interessen gelitten.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	32,013	91,709	215,875	339,927	535,746	640,627	756,836	826,782
Freie Schwarze	361	309	1,317	2,779	4,555	5,524	6,422	7,300
Sklaven	3,417	13,584	44,535	80,107	141,603	183,059	239,459	275,719
Gesammtbevölkerung	35,791	105,602	261,727	422,813	681,904	829,210	1,002,717	1,109,801
Landdistrikte	—	104,739	259,658	419,313	673,138	817,421	981,324	1,065,015
Städte: Memphis	—	—	200	1,000	2,000	3,360	8,839	22,623
Nashville	—	345	1,000	1,500	5,566	6,929	10,478	16,988
Knoxville	—	518	869	1,000	1,200	1,500	2,076	5,175

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 186,47	+ 135,39	+ 57,46	+ 57,61	+ 19,57	+ 18,14	+ 9,24
Freie Schwarze	— 14,40	+ 326,21	+ 111,01	+ 63,91	+ 21,28	+ 16,26	+ 13,67
Sklaven	+ 297,54	+ 227,85	+ 79,88	+ 76,77	+ 29,27	+ 30,81	+ 15,14
Gesammtbevölkerung	+ 195,05	+ 147,84	+ 61,55	+ 61,28	+ 21,66	+ 20,92	+ 10,68
Landdistrikte	—	+ 140,27	+ 61,49	+ 60,53	+ 21,43	+ 20,05	+ 8,53
Städte: Memphis	—	—	+ 400,00	+ 100,00	+ 68,00	+ 163,06	+ 155,94
Nashville	—	+ 189,85	+ 50,00	+ 271,00	+ 24,48	+ 51,22	+ 62,13
Knoxville	—	+ 67,76	+ 15,07	+ 20,00	+ 20,00	+ 38,40	+ 149,28

Wir sehen diesen fruchtbaren und glücklich gelegenen Staat des Mississippithales in abnehmendem Wachsthum; in gleichem Maasse fortschreitend würde die Bevölkerung wirklich abnehmen und müsste zuletzt aussterben; aber auch hier übertrifft die gezüchtete Sklavenbevölkerung die weisse beinahe um die doppelte procentische Zunahme. Auch die Eisenbahnzeit zeigt zwar eine grössere Zunahme der vorhandnen Städte, aber keine neue Städtebildung, und selbst die vorhandenen Städte zeigen nicht die hohen Zahlen der grossen Handelsplätze der freien Staaten. Das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Landbevölkerung war 1800 wie 1 : 121.37 und 1860 wie 1 : 23.78. Selbst in sechs Jahrzehnten sehen wir also noch ein so bedeutendes Ueberwiegen der Landbevölkerung und unter dieser die Zunahme der Sklaven gegen die Freien wie 15.14 pCt. gegen 8.53 pCt. Deutlicher zeigt kein Staat, wie die Sklaverei gleich einem Mehlthau auf allen lebendigen und schaffenden Kräften gelegen, und selbst die absichtlich gezüchteten Sklaven zu keiner steigenden Vermehrung zu bringen vermochte. Das Gesetz, das wir bei allen Staaten beobachteten, dass die Eisenbahnbauten ausser der Städtevermehrung immer die herrschende, vorhandene Production vermehrten, zeigt sich allerdings auch hier in geringem Grade wirksam, indem die Sklavenproduction von 1840—1850 von 29.27 pCt. auf 30.81 pCt. steigt, während ihre Zunahme vorher von Jahrzehnt zu Jahrzehnt gefallen war. Wir sehen also auch hier die Richtung des Bevölkerungsgesetzes durch den Eintritt der Eisenbahnzeit verändert aber in schwachem Grade, da der Hauptfactor dieser Bewegung, die höhere Form der Arbeitstheilung, an der Productionsweise der Sklaverei einen mächtigen einheimischen Feind findet. Trotzdem aber werden wir an der rasch zunehmenden Production die Wirkung des Gesetzes und zugleich die Bestimmung dieses Staates erkennen, unter der alleinigen Herrschaft freier Arbeit ein mächtiger industrieller Staat zu werden.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		18,984,022.	20,355,934.
	Werth.	Doll.	97,851,212.	272,555,054.
Nutzvieh. Werth.		Doll.	29,978,016.	61,386,084.
Schlachtvieh. Werth.		Doll.	6,401,765.	12,345,696.
Butter		B.-Pfd.	8,139,585.	10,000,823.

		1850.	1860.
Käse	B.-Pfd.	177,681.	126,794.
Wolle	-	1,364,378.	1,400,508.
Wachs und Honig	-	1,036,572.	1,598,966.
Weizen	Bushel.	1,619,386.	5,409,863.
Roggen	-	89,137.	265,244.
Wälschkorn	-	52,276,223.	50,748,266.
Hafer	-	7,703,086.	2,343,122.
Gerste	-	2,737.	23,489.
Reis	B.-Pfd.	258,854.	30,516.
Taback	B.-Pfd.	20,148,932.	38,931,277.
Baumwolle	Ballen.	194,532.	227,450.
Hopfen	B.-Pfd.	1,032.	2,329.
Hanf	Tonnen.	595.	803.
Flachs	B.-Pfd.	368,131.	161,740.
Syrup	Gallonen.	7,223.	294,322.
Zucker	Hogsheads.	3.	—
Erbsen und Bohnen	Bushel.	369,321.	550,913.
Irländische Kartoffeln	-	1,067,844.	1,174,647.
Süsse Kartoffeln	-	2,777,716.	2,614,558.
Wein	Gallonen.	92.	13,562.
Heu	Tonnen.	74,091.	146,027.
Kleesaat	Bushels.	5,096.	8,062.
Grassaat	-	9,118.	41,532.
Flachssaat	-	18,904.	9,611.
Ahornzucker	B.-Pfd.	158.557.	117,359.
Ahornsyrup	Gallonen.	—	6,754.
Sorghumsyrup	-	—	485,828.
Seidencocons	B.-Pfd.	1,923.	50.
Obst	Doll.	52,894.	314,269.
Gartenfrüchte	-	97,183.	274,163.
Häusliche Manufakturen	-	3,137,190.	3,166,195.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	9,725,608.	17,100,000.
Mehlsorten	-	1,601,141.	3,820,301.
Bretter	-	725,387.	1,975,481.
Leder	-	804,631.	1,118,850.
Gusseisen	-	235,618.	552,050.
Baumwollgüter	-	508,481.	533,348.
Drucksachen	-	45,895.	491,220.
Walz-Eisen	-	—	483,248.

Roh-Eisen	Doll.	—	457,000.
Kohlen	-	—	413,662.
Kupfererze	-	—	404,000.
Wollenfabrikate	-	111,225.	267,622.
Schuh und Stiefel	-	243,976.	262,348.
Spirituosen	-	—	176,648.
Dampf- und andere Maschinen	-	31,604.	174,000.
Leucht-Gas	-	—	63,800.
Licht und Seife	-	40,705.	44,000.
Biere	-	—	24,000.
Ackerbaugeräthe	-	97,570.	17,980.

Ueber den Handel fehlt uns jegliche Statistik, einzelne Angaben wie über Import, ausgenommen

In den Jahren	1831—1840	Doll.	10,682.
	1841—1850	-	7,792.
	1851—1860	-	57,449.

Als natürlicher Schauplatz freier Arbeit würde Tenessee in Erzeugung von Getreide, Nutzthieren, ihrer Producte und Wein, das Gepräge der grossen Getreidestaaten, wie Ohio, tragen. Baumwolle, Taback und die übrigen Colonialproducte wurden vorzüglich durch Sklavenarbeit gefördert und es gleicht hierin Kentucky und Virginien. Durch seine meist noch ungehobenen Mineralschätze aber und seine ausnehmend günstige centrale Lage im Mississippithale wird es zugleich zu einem, bei Herrschaft freier Arbeit, rasch emporblühenden Industrie- und Handelsstaat befähigt.

Nordcarolina.

Nordcarolina liegt zwischen dem 33° 50′ und dem 36° 30′ der Breite und dem 75° 25′ und dem 84° 30′ der Länge, grenzt im Norden mit einer den Breitengraden parallelen Vermessungslinie an Virginien, im Osten mit einer vielbuchtigen und inselreichen Küste an das atlantische Meer, im Süden mit einer unregelmässigen Vermessungslinie an Südcarolina und Georgia und im Westen mit der natürlichen, nordwestlich herabsteigenden Alleghanykette an Tenessee. Es ist einer der ursprünglichen dreizehn Staaten und zeichnete den 21. November 1789 die Constitution der Vereinigten Staaten. Raleigh ist dessen politische Hauptstadt. Es

ist unter den Baumwollstaaten vorzüglich durch die Production seines unübertroffenen Reises ausgezeichnet.

Nordcarolina mit seinem herrlichen fruchtbaren Boden von Seemarschen, Savannen und hügelförmigem Land, mit einer Seeküste zur Canalisirung fast so geeignet wie Holland, ohne dessen gefährliche Meeresströmung und tiefe Lage, mit ausgedehnten Ebenen, die den Eisenbahnbau ungemein erleichtern, ist wie sein südlicher Bruder — par nobile fratrum — bisher das Mecklenburg der Baumwollenjunker gewesen — es hat, eine Ironie des Schicksals auch ein grosses volkreiches County, in dem Charlotte liegt, mit dem Namen Mecklenburg — und hat trotz seines Alters weder den Canalbau noch Eisenbahnbau so weit ausgebildet, dass es sich mit den nördlichen atlantischen Staaten nur vergleichen dürfte. Nicht eine grosse Handelsstadt liegt im ganzen grossen Gebiete, von welcher aus der Impuls zu Eisenbahnbauten hätte ausgehen können, Punkte von denen aus fast in allen betriebsamen Staaten strahlenförmig die Linien nach allen Richtungen entstehen. Von Canalbauten sind nur die Fortsetzung und die Ausmündung des Haupt-Dismal-Swamp-Canals von Virginien und dann die Canäle:

	Meilen.
Albermarle und Chesapeake von Coinjock-Bay nach dem Northriver	5,50.
Weldon, Flusscanalisirung des Raonoke	12,00.
Clubfoot und Harlow von Clubfoot-Creek nach Harlow-Creek	1,50.

zu nennen, eine traurige Meilenzahl für das geeignete Wassergebiet der Küste.

Was die Eisenbahnbauten betrifft, deren Länge 1850 248.50 Meil. mit Doll. 3,281,623 Kosten und 1860 889.42 Meil. mit Doll. 16,709,793 Kosten betrug, so besitzt dieser Staat wenigstens ein Gerippe grosser, den Staat von Norden nach Süden und von Osten nach Westen kreuzender Linien und die Anfänge weiterer Articulation; aber die ersten Werke dieser Art waren so echt südlich-chevaleresk gebaut, dass sie dem Reisenden wie der Waare mehr Gefahr als Nutzen brachten. Die Schienen waren meist jene platten Stangen, nicht viel besser wie Eisenblech, die sich auf der hölzernen Unterlage bald abnutzten, aufrollten und dann wohl auch beim Befahren unten durch die Waggons kamen und die Passagiere tödteten, oder die Waaren

beschädigten, schlechte Reizmittel für Vergnügungsreisende und Folterbänke für Geschäftsleute. Erst seit ungefähr zehn Jahren wurden diese Bauten durch solide höhere Eisenbahnschienen ersetzt.

Betrachten wir das heutige System oder den Anfang eines Systems der Eisenbahnen dieses Staates, so können wir zwei grosse Linien markiren, eine östliche, die den Staat von Norden nach Süden durchkreuzt, deren äusserste Punkte Weldon und Wilmington, und eine Linie, welche die Länge des Staates aber nicht vollständig durchsetzt, von Morehead-City nördlich gekrümmt bis Salisbury nach Westen geht und hier sich in einen südlichen bis Charlotte und einen westlichen bis Morganton reichenden Zweig spaltet.

Die erstere Linie kann man als den letzten Ausläufer der grossen atlantischen Küstenlinie betrachten, die von Bath und Portland in Maine beginnt und, bald dicht an der Küste, bald grössere und kleinere Landsegmente abschneidend, alle Staaten der atlantischen Küste auf dem kürzesten Wege verbindet. Die Wilmington-Weldon-Bahn ist 176.50 Meilen lang und kostete Doll. 3,196,588. Die zweite grosse Durchgangslinie besteht aus der Atlantic- und Nordcarolina-Bahn von Morehead-City am Meere bis Goldsboro (94.92 Meilen, Doll. 2,157,503 Kosten), aus der Nordcarolina-Bahn von Goldsboro bis Charlotte (223.00 Meil., Doll. 4,235,072 Kosten) und dem gerade nach der westlichen Grenze abgehenden Zweig der Western und Northcarolina-Bahn von Salisbury nach Morganton (84.00 Meilen, Doll. 1,740,000 Kosten). Bei Charlotte schliesst sich die Columbia-Charlotte-Bahn von Südcarolina an, dann geht ein Zweig nordwestlich von Charlotte nach Lincolnton ab; dies ist das westliche Rudiment der projectirten Wilmington-Charlotte-Rutherfordton-Bahn, bestimmt, den Staat im Süden der Länge nach zu durchkreuzen, deren östliches Rudiment die Bahn von Wilmington nach Rockingham bildet, so dass Meilenzahl und Kosten dieser Route, so weit sie vollendet sind, sich jetzt so stellen:

Wilmington - Charlotte - Rutherfordton - Bahn:

	Meilen.	Kosten.
Von Wilmington nach Rockingham	90,00.	Doll. 2,200,000.
Von Charlotte nach Lincolton . .	20,00.	

Auf der vorher erwähnten, bis Morganton vollendeten Längentransversallinie gehen wichtige Zweige ab, einer in der Mitte

des Staates von Greensboro nach Danville (Virginien) und einer an der nordöstlichen Grenze, die Raleigh-Gaston-Bahn von Raleigh über Gaston nach Weldon (97.00 Meilen, Doll. 1,240,241 Kosten), die wichtige Operationslinie Shermans bei seiner berühmten Expedition quer durch Feindesland. Als Ausstrahlungen von Wilmington sind noch zu nennen die Wilmington-Manchester-Bahn von Wilmington westlich und südwestlich nach Fair Bluff (62.50 Meilen, Doll. 1,110,389 Kosten), die oben beschriebene Linie von Wilmington nach Rockingham und eine dritte von der nur ein abgerissener Strahl einsam und oasenähnlich mitten im Lande liegt, die Western-Bahn, vollendet von Fayetteville bis zu den Kohlenfeldern von Gulf (41.50 Meil., Doll. 830,000 Kosten) und bestimmt, bis Marboro fortgesetzt und so mit Wilmington verbunden zu werden. Ist diese Linie vollendet, so ist Wilmington wenigstens der Ausgangspunkt von vier strahlenförmig in's Land strebenden Bahnen; und unter der Herrschaft freier Arbeit und mit der Einwanderung nördlichen Capitals und Fleisses, nördlicher Intelligenz und Energie wird Wilmington gewiss eine der bedeutendsten atlantischen Seestädte der Union werden.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	288,204	337,764	376,410	419,200	472,843	484,870	553,028	631,100
Freie Schwarze	4,975	7,043	10,266	14,612	19,543	22,732	27,463	30,463
Sklaven	100,572	133,296	168,824	205,017	245,601	245,817	288,548	331,059
Gesammtbevölkerung	393,751	478,103	555,500	638,829	737,978	753,419	869,039	992,622
Landdistrikte	—	471,622	—	627,327	728,637	738,456	847,930	968,068
Städte: Wilmington	—	1,689	—	2,633	2,706	4,744	7,264	9,552
Newbern	—	2,467	—	3,663	3,776	3,690	4,681	5,432
Fayetteville	—	1,656	—	2,532	2,868	4,285	4,646	4,790
Raleigh	—	669	—	2,674	—	2,244	4,518	4,780

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 17,19	+ 11,44	+ 11,37	+ 12,79	+ 2,54	+ 14,08	+ 14,12
Freie Schwarze	+ 41,57	+ 45,77	+ 42,33	+ 33,74	+ 16,32	+ 20,80	+ 10,92
Sklaven	+ 32,53	+ 26,65	+ 21,44	+ 19,79	+ 0,09	+ 17,38	+ 14,73
Gesammtbevölkerung	+ 21,42	+ 16,19	+ 15,00	+ 15,52	+ 2,09	+ 15,35	+ 14,20
Landdistrikte	—	—	+ 33,01	+ 16,12	+ 1,34	+ 14,82	+ 14,17
Städte: Wilmington	—	—	+ 55,90	+ 2,77	+ 75,31	+ 53,12	+ 31,57
Nembern	—	—	+ 48,48	+ 3,08	— 2,33	+ 26,85	+ 16,04
Fayetteville	—	—	+ 52,89	+ 13,27	+ 49,41	+ 8,42	+ 3,09
Raleigh	—	—	+ 299,70	—	— 16,08	+ 101,33	+ 5,79

Es ist auch hier in der Bevölkerungsbewegung deutlich ersichtlich, wie die weisse Bevölkerung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr und mehr überwuchert wird, und zwar von den freien Schwarzen sowohl wie von den Sclaven, so dass die Weissen, die 1790 um 77,110 Köpfe mehr als das Doppelte der schwarzen Bevölkerung betrugen, 1860 bereits 45,972 weniger als das Doppelte der Schwarzen betragen, eine Differenz zu Ungunsten der Weissen von 123,082 Köpfen. Das Verhältniss der Städtebevölkerung zur Landbevölkerung war 1800 wie 1 : 72.77 und 1860 wie 1 : 39.42. Das Wachsthum der Städtebevölkerung im Verhältniss zur Landbevölkerung stellt sich also in diesem alten Culturstaate der Union noch ungünstiger als in Tennessee und noch weit ungünstiger als in dem jungen Staat Arkansas. Wenn wir die Steigerung höherer und feinerer Formumwandlungen der Rohstoffe, wenn wir das Wachsthum der Städte als aufsteigende Cultur des Landes begriffen haben, kann man da noch zweifeln, dass die Cultur in einem Lande um so tiefer sinkt, je länger die Sklaverei auf dessen wirthschaftliches Leben einwirkt?

Nordcarolina scheint das Zurückbleiben in seiner Culturentwicklung und Bevölkerungsvertheilung in der That nur der Sklaverei, und zwar der von Virginien aus importirten, zu verdanken. Virginien war die Colonie eines abenteuerlichen, arbeitsscheuen, verdorbenen englischen Adels. Schon unter Capitain Smiths Führung dem Untergang nahe, unter sich im Streit, von den Indianern grossentheils aufgerieben, versuchten diese Colonisten sich vergeblich durch gezwungene Einwanderung von weissen Sklaven, von aus England importirten Verbrechern, politischen und religiösen Verbannten zu retten; selbst ausgesogen von ihren Gouverneuren und vom Erwerb dieser weissen gedrückten Sklaven lebend, die zuletzt durch Noth erwerbsunfähig gemacht und durch Krankheiten gelichtet wurden, blieb ihnen nichts übrig als selbst zu arbeiten, oder schwarze Sklaven von Africa zu importiren. Das Land war werthlos geworden. Der Preis der schwarzen Sklaven stieg rasch von £ 8 und £ 10 auf £ 60, eine für jene Zeit bedeutende Summe. Die Sklavenhändler erhielten von den englischen Junkern Virginiens für jeden eingeführten Sklaven ausserdem 50 Acker Landes als Prämie. Die Sklaverei war ein Danaergeschenk der englischen Aristokratie; und Virginien war die Brutstätte der Sklaverei für die Vereinigten Staaten. Wer von den Weissen noch einen Funken von

Selbstbewusstsein und Freiheitssinn hatte, entfloh der wüst und schrankenlos herrschenden Aristokratie und der verfolgungssüchtigen englischen Hochkirche und wanderte nach Nordcarolina aus. Hier hatte sich ein freies, echt amerikanisches Gemeindewesen gebildet, das erst später durch das von Virginien aus importirte Institut der Sklaverei vergiftet und in sein Gegentheil verkehrt wurde. Dass dem so sei, ersehen wir aus einer kurzen geschichtlichen Skizze der Colonisation Nordcarolinas von Carey (Carey, The Past, The Present and The Future. 2. Edition P. 351):

„Die erste Ansiedlung in Nordcarolina unter der Führung Raleigh's war das Werk eines Mannes, den die Idee verführte, durch Bebauung fruchtbaren Bodens zu raschem Reichthum zu gelangen, und fand Statt auf der Insel Roanoke, welche wegen ihrer üppigen Vegetation, des Gefieders ihrer Vögel und des Glanzes ihres Himmels als das Paradies der Welt beschrieben wurde. Der Boden war zu reich und die Bevölkerung ging zu Grunde. Für diese Versuche verschwendete er £ 40,000, für jene Tage eine ungeheure Summe. Es war reiner Verlust, da der Erfolg noch schlechter war, als der, den der Gründer Pennsylvaniens erreicht hat. Die folgende Colonisation von Nordcarolina war eine freiwillige und deshalb erfolgreich. Die Ansiedler kamen von Neuengland, und übten das Recht der Selbstregierung durch eigne Auswahl aus; und sie machten sich sofort an den armen Boden, auf dem sie Getreide zu ihrer Ernährung gewinnen konnten, während sie sich zugleich damit beschäftigten, die reicheren Ländereien zu klären und die Bretter für Kleider und andere Bedürfnisse auszutauschen. Andere Ansiedler folgten, Auswanderer von Virginien, durch Verfolgungen wegen ihres verschiedenen Glaubens vertrieben und sie gediehen ebenfalls, weil sie für sich selbst auswählten. Glückliches Gedeihen erzeugt Einigkeit und Stärke; und als sie sich in einer folgenden Periode durch den eigenthumhaltenden Gouverneur des Staates, der nach dem System von Lake und Schaftesbury regiert werden sollte, unterdrückt fanden, jagten sie ihn davon und beschlossen, sich selbst zu regieren. Sie waren nun Colonisten geworden, kraft der Ausübung des Rechts der Selbstregierung, und sie waren bereit, zur Erhaltung dieses Rechts zu arbeiten und zu kämpfen. Sie hatten keine grosse Herren zu Führern und sie wollten keine Landlords haben, welche Rente für den Gebrauch eines Landes

beanspruchten, dessen ganze renteuerzeugende Kraft ihrer eigenen Anstrengung zu verdanken war. So durch Männer, die für sich selbst arbeiteten, für sich selbst dachten, für sich selbst handelten, colonisirt war Nordcarolina unter den südlichen Staaten immer ausgezeichnet durch die Einfachheit seiner Institutionen, durch die Mässigung in seinen Ausgaben und durch seine Liebe zur Freiheit."

Wir brauchen wohl nicht zu bemerken, dass dies Alles nur Bezug hat auf den socialen und politischen Verkehr der Weissen unter sich. Unter diesen war als Erbtheil der ersten Ansiedler noch ein mehr demokratisches Wesen geblieben, als unter den junkernhaften Virginiern und Südcarolinern. Die Gesetze gegen die schwarzen Sclaven waren aber ebenso drakonisch, als in den andern Sklavenstaaten, und dieser ursprünglich so freiheitlich sich entwickelnde Staat fiel unaufhaltsam den wirthschaftlichen und politischen Folgen der Sklaverei anheim. Gleichwohl muss man sagen, dass bereits während des Bürgerkrieges in den Counties, die von den Vereinigten Staaten-Truppen besetzt waren, viele Plantagenbesitzer freiwillig ihre alten in's Unionslager entflohenen Sklaven wieder als freie Arbeiter anwarben, und für ihre Arbeit bezahlten, wie sie selbst gestanden, nicht zu ihrem Nachtheil. Auch spricht die höhere procentische Zunahme der freien Schwarzen, als die der Sklaven in fast allen Jahrzehnten dafür, dass in diesem Staate immer noch ein Rest gesunden Bürgergeistes gelebt hat, der dieser Zunahme der freien Schwarzen nicht, wie es in andern Staaten geschehen, zur Auswanderung treibende Gewaltmaassregeln entgegengesetzt hat. Unter der Herrschaft der freien Arbeit werden die alten guten Wurzeln dieses Staatswesens wieder Gewalt gewinnen, und die reichen natürlichen Bedingungen dieses grossen Areals werden alle die Kräfte wecken, die bisher ungenützt verkümmerten.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		20,996,983.	23,762,969.
	Werth	Doll.	67,891,766.	143,301,065.
Nutzthiere. Werth		-	17,717,647.	32,130,805.
Schlachtvieh. Werth		-	5,767,866.	10,414,546.
Butter		B.-Pfd.	4,146,290.	4,735,495.
Käse		-	95,921.	51,119.

		1850.	1860.
Wolle	B.-Pfd.	970,738.	883,473.
Wachs und Honig	-	512,289.	2,226,464.
Weizen	Bushel.	2,130,102.	4,743,706.
Roggen	-	229,563.	436,856.
Wälschkorn	-	27,941,051.	30,078,564.
Hafer	-	4,052,078.	2,781,860.
Gerste	-	2,735.	3,445.
Buchweizen	-	16,704.	35,924.
Reis	B.-Pfd.	5,465,868.	7,593,976.
Taback	-	11,984,786.	32,853,250.
Baumwolle	Ballen.	50,545.	145,514.
Hopfen	B.-Pfd.	9,246.	1,767.
Hanf	Tonnen.	39.	3,016.
Flachs	B.-Pfd.	593,796.	216,490.
Zucker	Hogsheads.	—	38.
Syrup	Gallonen.	704.	12,494.
Erbsen und Bohnen	Bushel.	1,584,252.	1,932,204.
Irländische Kartoffeln	-	620,318.	830,565.
Süsse Kartoffeln	-	5,095,709.	6,140,639.
Wein	-	11,058.	54,064.
Heu	Tonnen.	145,653.	181,365.
Kleesaat	Bushel.	576.	332.
Grassaat	-	1,275.	3,008.
Flachssaat	-	38,196.	20,008.
Ahornzucker	B.-Pfd.	27,932.	30,845.
Ahornsyrup	Gallonen.	—	17,759.
Sorghumsyrup	-	—	263,475.
Seidencocons	B.-Pfd.	229.	338.
Obst	Doll.	34,348.	643,688.
Gartenfrüchte	-	39,462.	75,663.
Häusliche Manufakturen	-	2,086,522.	2,045,372.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	8,861,025.	14,450,000.
Mehlarten	-	1,447,211.	3,185,251.
Bretter	-	985,075.	1,073,968.
Baumwollfabrikate	-	985,411.	930,567.
Wollfabrikate	-	71,470.	260,279.
Leder	-	363,647.	343,020.
Kupfererze (2000 Tonnen)	-	—	105,000.
Fische (Schade etc.)	-	—	101,868.

		1850.	1860.
Walzeisen (1,007 Tonnen)	Doll.	—	92,948.
Spirituosen	-	—	72,341.
Dampfmaschinen u. dergl.	-	34,300.	92,750.
Gusseisen	-	48,577.	56,650.
Ackerbaugeräthe	-	32,930.	40,000.
Leuchtgas	-	—	4,046.

Durchschnittlicher Handels- und Schifffahrts-Verkehr in Perioden von 10 Jahren.

Jahre.	Werth der Ausfuhren.			Werth der Einfuhren.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Heimisch.	Fremd.	Ges.		Amerikan.	Fremde.	Gesammte.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	512,582	418	513,000	283,883	39,196	2,155	41,351
1831—1840	423,960	963	424,923	231,566	35,558	4,312	39,870
1841—1850	330,309	—	330,309	197,625	34,760	4,225	38,985
1851—1860	466,588	857	467,445	254,445	31,945	6,883	38,828

Die Zunahme der Production Nordcarolinas im letzten Jahrzehnt unserer Statistik zeigt sich vorzüglich in den Stapelproducten des Südens. Die Zahl der in Angriff genommenen Aecker hat sich nur unbedeutend vermehrt, die Production dem gestiegenen Werthe, wie der Zunahme der einzelnen Producte nach zu schliessen, mehr als verdoppelt. Die Zunahme des Viehstandes bezieht sich hauptsächlich auf Arbeitsthiere; denn ausser diesen hat der Viehstand entschieden abgenommen, nur die Milchkühe haben sich um Weniges vermehrt (1850: 221,799 und 1860: 228,623), Schaafe 1850: 595,249 und 1860: 546,749, anderes Vieh 1850: 434,402 und 1860: 416,676. Die verdoppelte Vermehrung von Schlachtvieh muss also durch Import vom Westen bewirkt worden sein. Die bedeutenden Ziffern der Werthe, sowie die rasche Zunahme der Cerealienerzeugung beweisen, dass dies Land durchaus nicht vom Baumwoll-, Taback- und Reisbau allein abhängig ist. Der günstige Boden und das günstige Clima für diese Handelspflanzen zugleich mit dem Bestehen der Sklaverei haben jedoch deren Cultur vorherrschend gefördert. Die Erzeugung von Baumwolle und Taback wird durch die alleinherrschende freie Arbeit nicht leiden; wir haben vielmehr viele Anzeigen und glaubenswürdige Berichte, die erwarten lassen, dass deren Production bei freier Arbeit vielmehr an Quantität und Qualität gewinnen wird. Ein Anderes ist es mit dem Reisbau,

der vorzüglich in diesem Staate ein so geschätztes Product geliefert hat. Der bisher erzeugte Reis konnte nur in Sumpfland gebaut werden, und forderte jährlich das Opfer von hunderten von Arbeitern; ja eine gewisse Anzahl der durch die bösartigen Fieber durchschnittlich hingerafften Sklaven wurde bei dem Calcül des Gewinnes von vorne herein auf den Verlustkonto gesetzt. Da sich mit der zunehmenden Cultur der freien Schwarzen auch bei hohen Arbeitslöhnen schliesslich keine Arbeiter in den Sümpfen, die zum Zweck des Reisbaues als Sümpfe erhalten werden müssen, finden, und die bestehenden Plantagen eingehen dürften, so hat man vorgeschlagen, die Cultur des trockenen baumartigen chinesischen Reises dort zu versuchen, der in gewöhnlichem Ackergrund gut gedeiht. Sollte sich Boden und Clima Nordcarolinas für diese Art ebenso günstig erweisen, so wäre auch der Verlust gedeckt, und einer jener nichtswürdigen Vorwände für die Nothwendigkeit der Sklaverei auch vom wirthschaftlichen Gesichtspunkte aus beseitigt.

Die übrige Ackerbauproduction ist nicht von bedeutendem Belang; doch haben die Hülsenfrüchte, Erbsen und Bohnen, die in südlichen und halbsüdlichen Climaten so gut gedeihen, die süssen Kartoffeln, eine wohlschmeckende und nahrungsreiche Art, hohe Ziffern und sichtliche Zunahme. Auch die Weincultur schreitet, wie in allen Staaten der Union, bedeutend fort.

Die städtische Production ist mit Ausnahme von Mehl und Brettern, Baumwollen- und Wollengütern gering an Werth für einen so grossen Staat, und entspricht ganz der kümmerlichen Städtebildung. Immerhin zeigt sie aber eine beträchtliche Zunahme in dem Jahrzehnt, in das die bei weitem bedeutendste Meilenzahl von Eisenbahnbauten fällt.

Auch Handel und Schifffahrt, die eine ersichtlich sinkende Tendenz zeigen, heben sich in dieser Periode wieder und zwar was den Handel betrifft bedeutender als aus den Durchschnittszahlen der obigen Tabelle hervorgeht. Aus einer detaillirten Statistik nach den Schifffahrtsdistrikten für das Jahr 1860 erhalten wir folgende thatsächliche Summen, die wir zum Vergleich beibringen wollen:

Handel, Rhederei und Schiffahrt der Schiffahrtsdistrikte von Nordcarolina: Wilmington, Washington, Newbern, Edenton, Camden, Beaufort, Plymouth und Ocracoke im Jahre 1860.

	Werth der Ausfuhren. Heim. u zugl. gesammte.	Werth der Einfuhren.	Tonnenzahl		Tonnenzahl	
			Clarirt.	Entrirt.	Geeignet.	Gebaut.
	Doll.	Doll.				
Von Wilmington allein	650,092	311,344	26,532	14,765	23,708	203
Von Wilmington u. den übrigen Distrikten zusammen	960,094	365,931	36,707	22,573	47,965	864
Jährl. Durchschnittszahl v. 1851—60 für ganz Nordcarolina nach obiger Tabelle zugleich mit fremder Ausfuhr	467,445	254,967	38,828	—	—	—

Man sieht, dass die Durchschnittszahl der Ausfuhren und Einfuhren von Nordcarolina für den jährlichen Handel von 1851—1860 offenbar zu niedrig gegriffen ist, wenn die heimischen Ausfuhren allein der obigen Seedistrikte im Jahre 1860 um Doll. 292,649 und die Einfuhren um Doll. 110,964 mehr betragen als in den angegebenen Durchschnittszahlen. Dagegen stimmt die clarirte Tonnenzahl, wenn man für die Durchschnittsberechnung die gesammte Küste und die Flussschiffahrt mit einbegriffen hat, mehr überein. In jedem Falle kann man daraus ersehen, dass Handel und Schiffahrt durch die leichteren Eisenbahnverbindungen mit dem Innern des Landes der früheren sinkenden Tendenz entgegengewirkt und bedeutend gewonnen haben. Denn die Ziffern Doll. 760,094 und Doll. 365,931 für die obigen Seedistrikte von 1860 übertreffen selbst die höchsten entsprechenden Durchschnittszahlen von 1821 — 1830 von ganz Nordcarolina, nämlich Doll. 513,000 und Doll. 283,883.

Südcarolina.

Südcarolina, zwischen dem 32° 04′ und dem 35° 12′ der Breite und dem 78° 25′ und 83° 19′ der Länge gelegen, ist einer der ursprünglichen dreizehn Staaten der Union, zeichnete den 23. Mai

1788 die Constitution und trat mit der politischen Hauptstadt Columbia ein. Wie ein Keil mit der Basis nach dem Meere zwischen Nordcarolina und Georgia eingeschoben, grenzt es nordöstlich mit einer unregelmässigen Vermessungslinie an Nordcarolina, südöstlich mit einer vielbuchtigen Küstenlinie an das Atlantische Meer und südwestlich mit der natürlichen Grenze des Savannahflusses an Georgia; sein Areal beträgt 29,385 Quadratmeilen oder 18,806,400 Acker.

Die Länge der Eisenbahnen 1850 in Betrieb war 289.00 Meil. (Doll. 7,525,981 Kosten) und 1860 987.97 Meil. (Doll. 22,385,287 Kosten).

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	140,178	196,255	214,196	237,440	257,863	259,084	274,563	291,388
Freie Schwarze	1,801	3,185	4,554	6,826	7,921	8,276	8,960	9,914
Sklaven	107,094	146,151	196,365	258,475	315.401	327,038	384,984	402,406
Gesammtbevölkerung	249,073	345,591	415,115	502,741	581,185	594,398	668,507	703,708
Landdistrikte	232,740	326,879	390,404	477,961	547,586	560,797	617,834	653,071
Städte: Charleston	16,359	18,712	24,711	24,780	30,289	29,261	42,985	40,578
Columbia	—	—	—	—	3,310	4,340	6.060	8,059
Georgetown	—	—	—	—	—	—	1,628	2,000

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 40,00	+ 9,14	+ 10,85	+ 8,60	+ 0,47	+ 5,95	+ 6,13
Freie Schwarze	+ 76,84	+ 42,99	+ 49,90	+ 16,04	+ 4,49	+ 8,26	+ 10,65
Sklaven	+ 36,47	+ 34,36	+ 31,63	+ 22,03	+ 3,69	+ 17,72	+ 4,53
Gesammtbevölkerung	+ 38,75	+ 29,12	+ 21,11	+ 15,60	+ 2,28	+ 12,47	+ 5,27
Landdistrikte	+ 40,03	+ 19,43	+ 22,43	+ 14,57	+ 2,41	+ 10,17	+ 5,70
Städte: Charleston	+ 14,38	+ 32,06	+ 0,29	+ 22,23	— 3,39	+ 12,72	— 5,59
Columbia	—	—	—	—	+ 31,11	+ 39,63	+ 32,98
Georgetown	—	—	—	—	—	—	+ 22,85

Schon frühzeitig, schon 1830 waren in Südcarolina die grössten Eisenbahnunternehmungen im Schwunge. Ohne Rücksicht auf die vorhandenen Mittel, auf die zu Gebote stehenden Kräfte der Ingenieurkunst, trug man sich mit dem kühnen Plane, eine direkte Linie auf dem kürzesten Weg bis Cincinnati in Ohio zu bauen, und verschwendete grosse Summen auf Erforschung und Vermessung des Terrains. Was in Nordcarolina fehlte, war hier vorhanden, eine grosse reiche Handelsstadt, Charleston, von der aus der Impuls zu solchen Unternehmungen gegeben werden konnte. Aber an dem colossalen Widerspruch der vorhandnen Mittel und der Grossartigkeit des Planes scheiterte das ganze Unternehmen. Von grösserem Erfolg waren die späteren Unternehmungen und unter diesen vor allen die Verzweigungen der South-Carolina-Bahn, die zunächst die Verbindungen mit den benachbarten Staaten herzustellen bestimmt waren. In dem unregelmässigen Netz der heutigen Eisenbahnlinien dieses Staates wird man sich leichter orientiren, wenn man von den Haupt-Centralpunkten derselben, von Charleston und von Columbia, ausgeht. Von Charleston aus beginnt, mitten in's Land hinein sich dort nach Georgia verzweigend, die South-Carolina-Bahn (242.00 Meilen, Doll. 503,106 Kosten mit Einschluss sämmtlicher Zweige) ihre Endpunkte im Staate sind Columbia und Camden in Georgia Augusta. Dann geht nördlich eine Linie, die North-Eastern-Bahn, bis nach Florence (102.00 Meilen, Doll. 2,054,315 Kosten). Von Florence aus führt diese Linie weiter bis Cheraw, die Cheraw-Darlington-Bahn (40.30 Meilen, Doll. 612,316 Kosten). Eie andere Linie aber, von der Richtung von Columbia herkommend, die Wilmington-Manchester-Bahn, kreuzt hier Florence und verbindet die Camden-Junction mit der Nordcarolina-Staatslinie, weiterhin mit Wilmington. Eine südliche Linie, die Charleston mit Savannah in Georgia verbindet, ist die gleichnamige Bahn und verläuft längs der Küste (103.32 Meil., Doll. 2,319,784 Kosten).

Von Columbia aus führt eine der wichtigsten Bahnen, die wir bei Nordcarolina schon erwähnt, die Charlotte-South-Carolina-Bahn nach Charlotte in Nordcarolina (109.60 Meilen, Doll. 1,719,043 Kosten). Ein Zweig derselben, die Kings-Mountain-Bahn, führt von Chesterville nach Yorkville (22.50 Meilen, Doll. 225,000 Kosten). Eine zweite grosse Linie, nach der nordwestlichen Ecke des Staates führend, ist die Columbia-Greenville-Bahn

mit ihren kleineren Zweigen (164.25 Meil., Doll. 2,762,930 Kosten). Ein grösserer Zweig geht von derselben von Alston nach Unionville ab, die Spartanburg-Union-Bahn (40.00 Meilen, Doll. 897,391 Kosten), die aber nach neueren Karten bis Spartanburg vollendet zu sein scheint. Weitere Zweige derselben sind die Laurens-Bahn, die von Newberry nach Laurensville führt (32.00 Meilen, Doll. 543,403 Kosten) und die Blue-Ridge-Bahn mit Zweigen von Anderson nach der Georgia-Staatslinie (33.00 Meilen, Doll. 2,989,165 Kosten).

Kein Staat der Union trägt in seiner Bewegung der Bevölkerung sowohl, wie der Volkswirthschaft so sehr den Fluch der Sklaverei an der Stirn, wie dieser Staat der fanatischen Sklavenhalter, das Lotterbett freiheitsfeindlicher Rebellion, der Staat, der sich mit Nordcarolina bei der Gründung der Union ausdrücklich die Sklaverei garantiren liess, der in den dreissiger Jahren schon einen Versuch zur Secession machte, und nur durch die rasche Energie des Präsident Jackson gebändigt wurde, der Staat, in welchem der furchtbare Bürgerkrieg jahrelang vorbereitet und complottirt war, und durch die Beschiessung des Forts Sumter zum Rollen gebracht wurde.

Bei einem so ausgebildeten System, bei einem so bedeutenden Handel sollte man andre Ergebnisse der Bevölkerungsstatistik erwarten. Der Reichthum, der dort in wenigen Händen angehäuft war, hat diese grossen Verkehrswege wohl gebaut, aber dem Lande haben sie nicht den rechten Segen gebracht. Der unruhige politische Geist weniger herrschender Pflanzerfamilien lag wie ein Alp auf der Culturentwickelung des Staates und trieb im Jahrzehnt von 1830—1840, gerade der Periode des ersten Secessionsversuches, die Bevölkerungsbewegung bis zur Grenze der Entvölkerung. Die Vermehrung der Weissen nimmt rasch ab, nur die Schwarzen, Freie wie Sklaven, vermehren sich in höheren Procenten, bis sie zuletzt auch nur noch 4 pCt. und 3 pCt. in einem Jahrzehnt zunehmen. Das Capital und die Arbeit flohen dies fruchtbare Land; trotz des steigenden Werthes des bebauten Grundbesitzes nimmt Ackerbau und Production ab. Aber bei allen diesen ungünstigen Verhältnissen ist dennoch die Wirkung unsres Gesetzes in der Eisenbahnzeit von 1840—1850 deutlich ersichtlich. Alle Classen der Bevölkerung nehmen wieder zu und die Städtevermehrung und Städtebildung zeigt auch

hier wieder einen erneuten Impuls, wenn auch in schwächerem Grade, als in den freien Staaten.

Das culturgeschichtliche, wie das politische Schicksal dieses Staates war vom Beginn seiner Colonisation an in den Boden gepflanzt. Die verkommene hier Wurzel fassende englische Aristokratie schuf, selbst zum Arbeiten untüchtig, die Sklaverei; diese schuf alle Folgeübel. Selbst der wirthschaftliche Ruin war nicht mächtig genug, den Uebermuth menschlicher Vergewaltigung zu beugen. Die beiden Carolinas waren 1663 eine Domaine der Lords Clarendon, Albemarle und anderer Adliger Englands. Alle südlich und westlich gelegenen Territorien wurden hinzugefügt. Ein grosses Reich von Adligen und Hörigen sollte nach dem System von Locke und Shaftesbury gegründet werden. Aber wie die Eingebornen, so starben die weissen Hörigen auf dem reichen Boden; und es mussten schwarze Sklaven importirt werden (Carey). Was besonders Südcarolina betrifft, so giebt Carey nachstehende Skizze von dessen Colonisation.

„Die erste Ansiedlung wurde auf reichem Boden gegründet, dessen tödtliche Atmosphäre die Eingebornen vernichtete. Und die Weissen folgten ihnen natürlich nach. Die zweite, Charleston wurde nahe der Verbindung zweier Flüsse hin verlegt, wo die Vegetation üppig war. Die Ansiedler, die Herrlichkeit von Landeigenthümern beibehaltend, waren meist Adlige, die in den Bürgerkriegen verarmt waren, Menschen, die nicht arbeiten konnten, und die daher Andere haben mussten, die die Arbeit thaten. Das Clima war ein Pestclima. Die weissen Arbeiter wollten nicht kommen, selbst nicht für hohen Lohn. Es mussten also Arbeiter gekauft werden; und in kurzer Zeit waren die Sklaven doppelt so zahlreich, als die Weissen. In keinem Theile der Union sind die Ansiedler in solcher Ausdehnung Männer von hoher Geburt und reichen Familienverbindungen gewesen, wie in diesem Staate; und in keinem hat jederzeit eine so starke Neigung vorgeherrscht, gegen die natürliche Ordnung der Dinge reichen Boden zuerst zu bebauen; und folglich war in keinem eine so grosse Ungleichheit im Verhältniss des Pflanzers zum Arbeiter vorhanden, wie in diesem Staate, wo die Lage des Negers schlimmer war, als in irgend einem andern Theile der Union. Die höchste Aristokratie war hier, wie überall, von der ärmsten Demokratie umgeben. Die Folge ist, dass die Bevölkerung sich vermindert hat, und das Land fast werthlos ist. Aristokratie und Zwietracht, Armuth und Con-

centration von Land werden überall in enger Gemeinschaft mit einander vorgefunden."

Was ist aber das Schicksal der schwarzen Sklaven? Carey zieht in seinem Werke „The Past, the Present and the Future, II. Edition 1856. Colonization" aus den wirthschaftlichen Bedingungen gezwungener und freier Arbeit in den Vereinigten Staaten Schlüsse wie die nachfolgenden: Die grössere Fähigkeit der Schwarzen, in tropischen Gegenden zu leben und zu arbeiten, und der Vortheil der Sklavenhalter, reichen Boden zu bebauen, treiben Beide unwiderstehlich aus dem Norden und aus den alten Sklavenstaaten Delaware, Maryland, Virginien u. s. w. nach dem Süden, nach Südcarolina, Georgien, Alabama u. s. w. Die Majorität der Sklavenhalter, die ihre Sklaven besser nähren und kleiden, trotz der strengen Verbote erziehen lassen, und ihnen kleine Parzellen Landes geben, wird die Minorität, die alles dies nicht thut, überwinden. Der weisse Arbeiter im Norden, der nicht sklavenhaltende Weisse und der freie Schwarze im Süden, sie suchen alle den armen Boden in hochgelegenen Gegenden auf, wo sie sofort ohne Betriebsmittel durch ihre Arbeit Erndten gewinnen können. Nach und nach verlassen diese freien Arbeiter den armen Boden, die hoch gelegenen Länder, die Quellengebiete der Flüsse, und rücken nach den fruchtbareren Thalgründen vor. Dort treffen sie auch schon besser gehaltene Sklaven und mehr frei gewordene Schwarze. So wird allmählig nach dem Lauf der Naturgesetze die Sklavenarbeit von der freien Arbeit überwunden. Die Statistik der Bevölkerungsbewegung der alten und der jüngeren Sklavenstaaten giebt Carey allerdings Recht. Wenn er aber prophezeit, dass der Census von 1850 zeigen wird, dass die südliche Reihe der Sklavenstaaten drei Fünftel und der von 1860, dass diese vier Fünftel der gesammten schwarzen Bevölkerung der Union enthalten wird, so war dies zu hoch gegriffen. Die gesammte schwarze Bevölkerung der Union beträgt 1860 4,441,730 (487,970 freie Schwarze und 3,953,760 Sklaven), die schwarze Bevölkerung der südlichen Reihe der Sklavenstaaten: Südcarolina Florida, Georgia, Alabama, Mississippi, Louisiana und Texas beträgt 1860 zusammen 2,460,422, also ohngefähr 240,000 mehr, als die Hälfte der gesammten schwarzen Bevölkerung der Union.

Aber Carey hat sich auch darin geirrt, dass er glaubte, die Minorität der Sklavenhalter, die ihre Sklaven zu keinem menschenwürdigen Dasein kommen lassen, die gegen ihren eignen Vortheil

ihre Lage nicht verbessern, ja die sogar drakonische Gesetze gegen ihre Erziehung durchsetzen, würden so lange warten, bis sich dieser naturgesetzliche Prozess an ihrem Menschen-Eigenthum vollendet habe. Im Gegentheil, während noch von 1800 bis 1810 die Zunahme der freien Schwarzen im Verhältniss zu der der Sklaven sich wie 72,00 pCt. zu 33,40 pCt. stellt, wird später umgekehrt die prozentische Zunahme der Sklaven immer höher, als die der freien Schwarzen. Ja eine politisch fanatische Partei, wie die Sklavenhalter gleich den Ultramontanen und den Junkern Europas waren, und noch sind, haben sie versucht, die Sklaverei gewaltsam in Kansas und durch die rechtlose Gesetzesentscheidung im Dred-Scotfall in allen freien Staaten einzuführen, also in Gebieten, wo dieselbe ihnen gar keinen wirthschaftlichen Vortheil mehr gewähren konnte; und als durch die Wahl Lincolns diese Politik vom Lande verurtheilt war, haben sie den furchtbaren Bürgerkrieg begonnen, der mit ihrem ganzen Wohlstand auch die Sklaverei weggefegt hat. Die erwachte und verwundete Sittlichkeit des neunzehnten Jahrhunderts hat den langsamen Aussterbeprozess der Sklaverei nicht abgewartet. Dies nimmt jedoch der mächtigen Logik Carey's und der Wahrheit der von ihm dargestellten Gesetze nicht die Kraft, da die Erfahrung diese bis zum Zeitpunkt der gewaltsamen Lösung der Frage im Grossen und Ganzen bestätigt hat. In Südcarolina, und dies ist bezeichnend, weil es der Staat der fanatisch'sten Sklavenpolitiker war, zeigt sich dieser Prozess am augenscheinlichsten. Es werden nicht blos, wie in fast allen Staaten der Union keine neuen Ackergüter angelegt; es werden die alten verlassen. Die Bevölkerung nimmt bis zum Beginn der Entvölkerung zu. Die Eisenbahnbauten steigern diese Zunahme wieder; die vorhandenen bebauten Farmen steigen im Werth, die Sklaven nehmen, statt um nur drei Prozent, wie im vorhergehenden Jahrzehnt, um siebzehn Prozent zu. Aber trotzdem wird die Zahl der Ackergüter geringer. Ein Theil derselben kehrt zur Wildniss zurück. Die Verbesserung der in Betrieb bleibenden Farmen beträgt von 1850 bis 1860 nicht mehr, als eine halbe Million neu bebauter Acker für den ganzen Staat. Die Zunahme der Sklaven sinkt wieder auf vier Prozent zurück; die der freien Schwarzen steigt bis auf zehn Prozent. Die Sklavenhalter wanderten mit ihren Sklavenheerden nach Florida, Georgia, Alabama und Mississippi aus. Die freie Arbeit bezeugte

keine Lust einzuwandern. Man glaube nicht, dass es blos die freie Arbeit ist, die es verschmäht hat, nach dem Süden zu wandern, wo das Leben leicht ist, und die Arbeit doppelte Früchte trägt. Auch das Capital scheute das Terrain der Fanatiker der Sklaverei. Und wo es den natürlichen Widerwillen überwand, wurde es nicht mit Freuden begrüsst, sondern vom Sklavenstaat hinausgedroht. Es ist bekannt, dass als ein Herr Lawrence, einer der reichsten nördlichen Capitalisten, in Virginien, wo er eine Menge mächtiger unbenützter Wasserkräfte vorfand, fünf bis sechs grosse Mühlenwerke anlegen wollte, und den Grund schon gekauft hatte, die Bevölkerung ihm ernstlich drohte, sie würde dies nicht dulden.

So hat sich im Laufe von sieben Jahrzehnten das Verhältniss der Stadtbevölkerung zur Landbevölkerung nur unbedeutend vermehrt; während es 1790 wie 1,00 : 14,22 stand, so 1860 wie 1,00 : 12,89.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Bebaute		4,072,551.	4,572,060.
	Unbebaute		12,145,049.	11,623,860.
	Zahl der Acker		16,217,600.	16,195,920.
	Werth	Doll.	82,431,684.	139,652,508.
Nutzthiere. Werth		-	15,060,015.	23,934,465.
Schlachtvieh. Werth		-	3,502,637.	6,072,822.
Butter		B.-Pfd.	2,981,850.	3,177,934.
Käse		-	4,970.	1,543.
Wolle		-	487,233.	427,102.
Wachs und Honig		-	216,281.	566,556.
Weizen		Bushel.	1,066,277.	1,285,631.
Roggen		-	43,790.	89,091.
Wälschkorn		-	16,271,454.	15,065,606.
Hafer		-	2,322,155.	936,974.
Gerste		-	4,583.	11,490.
Buchweizen		-	283.	602.
Reis		B.-Pfd.	159,930,613.	119,100,528.
Taback		-	74,285.	104,412.
Baumwolle		Ballen.	300,901.	353,413.
Hopfen		B.-Pfd.	26.	122.
Flachs		-	333.	344.
Zucker		Hogsheads.	77.	198.
Syrup		Gallonen.	15,904.	15,144.

		1850.	1860.
Erbsen und Bohnen	Bushel.	1,026,900.	1,728,074.
Irländische Kartoffeln	-	136,494.	226,735.
Süsse Kartoffeln	-	4,337,469.	4,115,698.
Wein	Gallonen.	5,880.	24,964.
Heu	Tonnen.	20,925.	87,592.
Kleesaat	Bushel.	376.	28.
Grassaat	Bushel.	30.	38.
Flachssaat	-	55.	313.
Ahornzucker	B.-Pfd.	200.	205.
Sorghumsyrup	Gallonen.	—	51,041.
Seidencocons	B.-Pfd.	123.	20.
Obst	Doll.	35,108.	213,989.
Gartenfrüchte	-	47,286.	187,348.
Häusliche Manufakturen	-	909,525.	815,117.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	7,045,477.	6,800,000.
Bretter	-	1,108,880.	1,077,712
Mehlarten	-	1,151,128.	876,250.
Baumwollgüter	-	824,440.	588,950.
Dampfmaschinen u. dergl.	-	73,400.	462,192.
Leder	-	283,399.	150,985.
Spirituosen	-	—	31,982.
Walzeisen	-	—	24,750.
Gusseisen	-	98,959.	5,000.
Wollenfabrikate	-	15,100.	17,177.
Ackerbaugeräth	-	29,939.	4,800.

Durchschnittlicher jährlicher Handel in Perioden von zehn Jahren.

Jahre.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Heimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerik.	Fremde.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	7,726,859	141,180	7,868,039	1,817,315	56,615	20,871	77,486
1831—1840	10,083,479	84,206	10,167,685	2,042,462	53,679	34,007	87,686
1841—1850	8,607,466	8,997	8,616,463	1,386,425	65,333	41,095	106,428
1851—1860	15,664,371	4,187	15,668,558	1,837,001	101,965	48,502	150,467

Es geht aus dieser Statistik hervor, dass die gesammte Produktion des Ackerbaues, so wie der städtischen Industrie, theils nur in geringer Zunahme, theils in entschiedener Abnahme be-

griffen war. Selbst die Erzeugung der Colonialprodukte bleibt stationär. Nur der Handel und die Schifffahrt, hauptsächlich auf Charleston beschränkt, haben sichtlich zugenommen. Dass überhaupt städtische Industrie vorhanden, und eine Zunahme der Städtebevölkerung erfolgt, ist gewiss nur dem ausgebildeten Eisenbahnsystem zu danken; aber die mächtigen Hindernisse, welche die Sklaverei den höheren Formen der Gütererzeugung und damit der Städtezunahme bereitet, wird aus dem geringen Aufschwung einzelner Zweige und der Abnahme der gesammten allgemeinen Industrie offenbar.

Georgia.

Georgia, zwischen dem 30° 22′ und 35° 00′ der Breite und dem 80° 48′ und 85° 40′ der Länge gelegen, einer der ursprünglichen dreizehn Staaten, der den 2. Januar 1788 die Constitution unterschrieben hat, und mit der politischen Hauptstadt Milledgeville in die Union eingetreten ist, einen Flächenraum von 52,009 Quadratmeilen oder 33,285,760 Acker umfassend, bildet einen der grossen arrondirten Ackerbaustaaten der Union, wie diese theils aus natürlichen Grenzen, theils und zwar vorherrschend aus Vermessungslinien, die den geographischen folgten, hervorgegangen sind, und grenzt im Norden mit einer solchen Linie an Nordcarolina und Tennessee, im Nordosten an Südcarolina mit der natürlichen Grenze des Savannahstromes, im Osten an das atlantische Meer mit einer kleinen, aber durch viele Buchten und Inseln in der Ausdehnung bereicherten Küstenlinie; im Süden mit einer geraden Vermessungslinie, an die sich östlich und westlich natürliche Flussgrenzen anschliessen, an Florida und westlich mit beinahe der ganzen Länge an Alabama und einem kleinen Theil an Florida in einer nördlich zur Hälfte der Länge schiefgezogenen Vermessungslinie während der Chattahocheefluss die natürliche Grenzlinie der andern südlichen Hälfte bildet.

Georgia mit seinen grossen fruchtbaren Ebnen und seinen herrlichen Savannen, jenen hochgewölbten, von Unterholz freien Fichtenwaldungen, hat nur an der Südgrenze grössere Strecken von Swampländereien*) mit Magnoliagebüschen, und an seiner

*) „Swampland" kann man eigentlich nicht mit Sumpfland übersetzen; wir haben deshalb den englischen Ausdruck gelassen. Denn diese

nördlichen Grenze die Alleghanies, oder näher die Apalachenbergreihe derselben; sonst ist es zum grössten Theil ebnes Gebiet. Diese fruchtbaren Ebnen, in der Baumwollenzone gelegen, sind eben so geeignet für Baumwolle, Reis, Taback, wie Getreide und Viehzucht. Zugleich aber stellen sie der Errichtung grosser Eisenbahnlinien die wenigsten Hindernisse entgegen. Ueberdies treffen wir hier eine energische und unternehmende Bevölkerung, mehr Pioniernaturen, als Pfahlbürger. Es waren die nicht so reichen Pflanzer und die Anfänger aus den alten Sklavenstaaten, die hier eingewandert sind und die Frische der Beginnkraft, die solche Unternehmungen erfordern, mit sich brachten. Auch sie hatten in den Jahren 1836 und 1837 jene Fehlschläge durchzumachen, die wie in den nördlichen Staaten der Mitte in Folge ungenügenden Capitals und des Mangels an Ingenieur- und Verwaltungs-Fähigkeiten entsprangen und in einem dünnbevölkerten städtearmen Staat um so sicherer eintreten mussten, da von kleinen fertig gebauten Gliedern grosser ausgeplanter Bahnen kein lohnendes Transportgeschäft zu erwarten war. Aber um so mehr muss man es anerkennen, dass die Bevölkerung von Georgia nach Ueberwindung der ersten Kämpfe und der ersten Verluste in den vierziger Jahren ihre grossen Linien rascher vollendet, als die anderer südlicher Staaten, und dass Georgia unter diesen Staaten der erste war, der eine Eisenbahnverbindung der atlantischen Küste mit dem grossen Mississippithale über die Gebirgskämme der Alleghanies hinweg hergestellt hat.

Die beiden grossen Hauptrouten des jetzigen Eisenbahnsystems sind:

1) Die von Savannah nach der Mitte des Staates und von da nördlich nach Tennessee führende Linie, welche die See- und Handelsstadt Savannah zur Basis hat, und

---

Strecken sind nur zur Regenzeit mit Wasser bedeckt, den grössten Theil des Sommers aber trocken und mit den herrlich duftenden Magnoliagebüschen dicht besetzt; sie eignen sich im Süden vorzüglich für den Reisbau. In einer Schrift an den Staatssekretär Seward habe ich die amerikanische Regierung darauf aufmerksam gemacht, dass diese Swampländer, so gut wie die Seemarschen für Krappbau sehr geeignet sind. Die Erfahrung in Holland hat gezeigt, dass die Rubia tinctorum auf solchem Boden ohne jegliche andere Düngung vortrefflich gedeiht. A. d. V.

2) Eine diese fast rechtwinklig kreuzende, deren Basis ausserhalb des Staates in Charleston in Südcarolina liegt, die von Augusta an der südcarolinischen Grenze über Atlanta quer durch den Staat nach Westpoint am Chattahocheeflusse führt. Wie für diese nördliche Linie Atlanta so ist

3) Für eine südwestliche Macon der Knotenpunkt mit der Haupt-Centrallinie. Denn von hier aus geht nach Südwesten eine grössere Bahn nach Fort Gaines am Chattahocheeflusse ab.

4) Eine vierte, der südlichen Grenze entlang führende Route darauf berechnet, Savannah und damit den atlantischen Ocean auf dem kürzesten Wege mit dem Golf von Mexico zu verbinden, führt von Savannah direkt nach Südwesten und ist bis Thomasville vollendet.

In Bezug auf die erste grosse Linie, die von Savannah mitten durch den Staat nach Tennessee führt, wird man jetzt bei einem Blick auf die Karte begreifen, von welch' hoher strategischer Wichtigkeit im Bürgerkrieg Chattanoaga in Tennessee, der nördliche Endpunkt dieser Bahn, gewesen sein muss. Wie Chattanoaga für Tennessee und die nordöstlichen Staaten, so ist es auch für Georgia und dessen Nachbarstaaten der mittlere Knotenpunkt aller betreffenden Eisenbahnsysteme.

Näher ausgeführt sind die obigen vier Routen Georgias aus folgenden Gliedern und Zweigen zusammengesetzt.

1) Die Route von Savannah nach Chattanoaga besteht aus der „Central of Georgia-Bahn", die von Savannah nach Macon führt (190,72 Meilen, Doll. 3,700,000 Kosten), zweitens aus der „Macon und Western-Bahn", die von Macon bis Atlanta geht (102,00 Meilen, Doll. 1,501,964 Kosten) und drittens der „Western- und Atlanta- oder Staats-Bahn", deren Endpunkte Atlanta und Chattanoaga in Tennessee sind (138,00 Meilen, Doll. 5,901,497 Kosten).

2) Die transversale Route von Augusta bis Westpoint besteht aus der „Georgia-Bahn" mit ihren Zweigen von Augusta nach Atlanta Athens u. s. w. (232,00 Meilen, Doll. 4,156,000 Kosten) und der „Atlanta- und Westpoint-Bahn", die wie ihr Name sagt von Atlanta nach Westpoint führt (86,74 Meilen, Doll. 1,192,389 Kosten). Hier müssen wir einen Collateralzweig der ersten und der zweiten Route erwähnen, die „Augusta- und Savannah-Bahn", welche von Augusta südlich gehend die erste Route in Millen trifft (53,00 Meilen, Doll. 1,032,298 Kosten).

3) Die südwestliche Route von Macon nach dem Chattahocheeflusse bildet die „South-Western-Bahn" mit ihren Zweigen, die von Macon nach Albany, Fort Gaines u. s. w. führt (209,07 Meilen, Doll. 4,217,948 Kosten). Ein wichtiger Zweig derselben, im Obigen nicht inbegriffen, ist die „Muscogee-Bahn" die von Butler nach Columbus, ebenfalls am Chattahochee gelegen, führt (50,00 Meilen, Doll. 1,000,000 Kosten). Einige kleinere Zweige, welche die politische Hauptstadt Milledgeville mit diesem Eisenbahnsystem verbinden, sind die Milledgeville- und Gordon-Bahn" (17,00 Meil., Doll. 213,500 Kosten) und die „Milledgeville- und Eatonton-Bahn" (22,00 Meilen, Doll. 275,901 Kosten).

4) Die südwestliche Route von Savannah bis Thomasville besteht aus der „Savannah-Albany- und Gulf-Bahn" von Savannah nach Zero (68,13 Meilen, Doll. 1,386,634 Kosten) und der „Main-Trunk"- oder „Atlantic- und Gulf-Bahn" von Zero nach Thomasville (109.69 Meilen, Doll. 2,193,817 Kosten).

Wir müssen bekennen, dass in Bezug auf diese Bahn nur die Endpunkte Savannah und Thomasville zu finden sind. Nach der Lloydschen Karte von 1863 berührt diese Bahn Albany durchaus nicht. Auf dieser ist überhaupt von Albany nach Savannah zu keine Bahn verzeichnet, während wir auf einer älteren guten Karte von Colton New-York 1850 eine Bahn von Albany nach Spalding in der Richtung nach Savannah zu verzeichnet finden. Das in unserer Statistik angeführte Zero ist aber ein Ort, der auf keiner Karte zu finden ist.

Eine fünfte wichtige Route, die das Eisenbahnsystem Georgia's zu einem grossen Schema vollenden würde, ist eine südöstliche Route von Macon nach Brunswick am atlantischen Meer. Von dieser Route ist auch nur ein Stück von Brunswick bis Glenmore auf der Lloydschen Karte verzeichnet, während unsere Statistik ein kleineres Glied dieser Route die „Macon- und Brunswick-Bahn" von Macon nach Hawkinsville (37,50 Meilen, Doll. 927,349 Kosten) und ein grösseres am entgegengesetzten Ende die „Brunswick- und Florida-Bahn" von Brunswick nach dem Satilla-Fluss (43,50 Meilen, Doll. 755,919 Kosten) ebenfalls mit schwer mit der geographischen Lage zu vereinigenden Distancen angiebt. Wäre diese Route von Macon über Hawkinsville nach Brunswick vollendet, so würde sich die Lineatur des Eisenbahnsystems von Georgia ganz anders gruppiren. Wir hätten mitten durch den Staat in seiner Länge eine Durchgangslinie von

Brunswick über Macon und Atlanta nach Chattanoaga in Tennessee; und die Seestadt Brunswick wäre deren Basis, während die andern Linien transversale, diese durchkreuzende Bahnen mit den Städten Savannah und Charleston als Basis und verbindende Durchgangslinien für die ganze südliche Reihe der Baumwollstaaten und die Verbindung der atlantischen Küste mit dem Golf von Mexico bildeten. Es ist klar, dass die Vollendung dieses Systems Georgia zum blühendsten Staat dieser Reihe machen und einen mächtigen Produktenhandel auf seinen Verkehrswegen vereinigen würde.

Die Länge der Eisenbahnen im Jahr 1850 in Betrieb war 643,72 Meilen mit Doll. 13,272,540 Kosten und im Jahr 1860 1,404.22 Meilen mit Doll. 29,057,742 Kosten.

Von Canalanlagen sind nur zwei erwähnenswerth, der Brunswickcanal, der vom Brunswickhafen bis zum Altamahaflusse in einer Ausdehnung von zwölf Meilen, und der Ogeecheecanal, der vom Savannah- zum Ogeechee-Flusse in einer Ausdehnung von sechzehn Meilen führt.

Bewegung der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	52,886	101,678	145,414	189,564	296,806	407,695	521,572	591,588
Freie Schwarze	398	1,019	1,801	1,767	2,486	2,753	2,931	3,500
Sklaven	29,264	59,404	105,218	149,656	217,531	280,944	381,682	462,198
Gesammtbevölkerung	82,548	162,101	252,433	340,987	516,823	691,392	906,185	1,057,286
Landdistrikte	75,703	154,740	243,248	328,365	498,724	661,139	858,217	992,537
Städte: Savannah	4,873	5,146	5,215	7,523	7,776	11,214	16,060	22,292
Augusta	1,972	2,215	2,476	3,106	3,863	6,403	11,753	12,493
Columbus	—	—	—	—	1,152	3,114	5,942	9,621
Macon	—	—	—	—	2,609	3,927	5,720	8,247
Athens	—	—	248	612	1,100	2,500	3,705	4,801
Atlanta	—	—	—	—	—	1,000	2,572	4,416
Milledgeville	—	—	1,246	1,381	1,599	2,095	2,216	2,879

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 92,26	+ 43,01	+ 30,36	+ 56,57	+ 37,36	+ 27,93	+ 13,42
Freie Schwarze	+ 156,03	+ 76,74	— 1,88	+ 40,69	+ 10,74	+ 4,47	+ 19,41
Sklaven	+ 102,99	+ 77,12	+ 42,23	+ 45,35	+ 29,15	+ 35,86	+ 21,10
Gesammtbevölkerung	+ 96,37	+ 55,72	+ 35,08	+ 51,57	+ 33,78	+ 31,07	+ 16,67
Landdistrikte	+ 104,40	+ 57,19	+ 34,99	+ 51,91	+ 32,57	+ 29,81	+ 15,65
Städte: Savannah	+ 5,60	+ 1,34	+ 44,25	+ 3,36	+ 44,21	+ 43,21	+ 38,80
Augusta	+ 12,32	+ 11,33	+ 25,44	+ 24,37	+ 65,75	+ 83,55	+ 6,29
Columbus	—	—	—	—	+ 17,03	+ 90,81	+ 61,81
Macon	—	—	—	—	+ 50,51	+ 45,66	+ 44,17
Athens	—	—	+ 146,77	+ 79,73	+ 127,27	+ 48,20	+ 29,58
Atlanta	—	—	—	—	—	+ 157,20	+ 71,69
Milledgeville	—	—	+ 10,83	+ 15,78	+ 31,02	+ 5,77	+ 29,91

Die Bewegung der Bevölkerungszunahme spricht auch hier wieder mit deutlichen Zahlen, dass das Monopol der südlichen Ritter, sich von unbezahlter Arbeit schwarzer Menschen zu ernähren, wogegen ihre Ehre durchaus keine sittliche Empfindlichkeit zeigt, kein wirthschaftliches Verhältniss war, das mit der Zeit milderen Sitten oder industrieller Intelligenz gewichen wäre, sondern ein üppig wucherndes Unkraut, das den Weizen freier und edler Menschengesellschaft zu verdrängen drohte. Gerade wie in Südcarolina sehen wir auf diesem für die schwarze Raçe so günstigem Boden im ersten Jahrzehnt die prozentische Zunahme der freien Schwarzen sehr hoch steigen, ja es ist die höchste Ziffer gegenüber den Weissen und den Sklaven; dann sinkt ihre Zunahme aber sichtlich bis zur Abnahme, und steigt erst später wieder; und die höchsten Ziffern behalten nächst den Weissen bei ohnedies schwächer und schwächer zunehmender Bevölkerung die Sklaven, die systematisch gezüchtet und aus den alten Sklavenzuchtstaaten („slavebreeding-states“) immer neu wieder importirt wurden.

Wir können daher hier — die Thatsachen sprechen dagegen — Carey nicht beistimmen, wenn er das allmählige Aufhören der Sklaverei von der Concurrenz der freien Arbeit erwarten zu müssen glaubte. Wohl hätte er Recht, wenn die wirthschaftlichen Gesetze ohne Dazwischenkunft politischer Absichten freie Bahn für ihre Wirkung gehabt hätten; in solchem Falle hätte man selbst vom guten Willen und der steigenden Intelligenz der Pflanzer Besserung erwarten können, aber gerade hier ist ein Hinderniss thatsächlich gegeben im geistigen und seelischen Faktor des Monopols, der zu politischen Machtverhältnissen führt. Der rohsinnliche Mensch, namentlich der gewaltthätige, aus einer privilegirten Räuberklasse, den alten Adlichen entsprungene, der die Lust unverantwortlicher Herrschaft über seine Mitmenschen einmal geschmeckt hat, giebt diese Herrschergelüste nicht auf Vernunftgründe hin auf; er macht im Gegentheil ein heiliges Familien- und Klassen-Interesse daraus. Haben doch die südlichen Pflanzer der Vereinigten Staaten diese Heiligsprechung ihres gemeinen Eigennutzes so sehr verallgemeinert, dass sie sich mit dem Gedanken der Wohlthat berauschten, gegen eine Raçe ausgeübt, der es in ihrer ursprünglichen Heimath noch schlechter ergangen sei. Als ob dieser englische Adel in den amerikanischen Baumwollcolonien nicht damit angefangen hätte, mit seines Gleichen,

mit weissen Sklaven zu arbeiten. War es doch nur die höhere climatische Befähigung der Schwarzen zur Arbeit in diesen Gegenden, die sie diese vorzuziehen lehrte. Unter diesem Gesichtspunkte war das blutige Opfer des Bürgerkrieges, so sehr es sonst zu beklagen, doch die naturgesetzliche, die weltgeschichtliche Lösung. Gewalt lässt sich eben schliesslich nur mit Gewalt vertreiben. So ehrenvoll der Versuch parlamentarischen Kampfes gegen solche Mächte der Gesellschaft ist, so hat doch die Geschichte gezeigt, dass sie dauernd nur durch blutige Kriege und Revolutionen gebrochen worden sind, und wo man diese nicht consequent durchgeführt, wie im Bürgerkrieg des alten Roms, war stets der Fall des ganzen Staates die Folge. Die Ehrenhaftigkeit der Gesinnung, im freien gesellschaftlichen Wettkampf um Erwerb, Einfluss und Ehre mit gleichen Waffen zu streiten, und keine schmählichen Vortheile sich zu erhalten, oder zu erschwindeln, wird wohl bei Einzelnen, durch die Geburt in eine bevorrechtete Klasse gestellten, gefunden werden. Die ganze Klasse wird aber naturgemäss stets das Bestreben haben, ihr Klasseninteresse an die Stelle aller andern wirthschaftlichen Interessen zu setzen. In diesem Staate, in Georgia, war das Klasseninteresse der herrschenden Gesellschaft die Vermehrung der Sklaverei, und wir sehen wie erfolgreich dasselbe erreicht wurde. Während die weisse Bevölkerung sich zur schwarzen im Jahre 1790 noch wie ohngefähr 53:30 verhielt, verhält sie sich 1860 umgekehrt wie ohngefähr 60:80; ja die Sklavenbevölkerung allein hat die weisse beinahe erreicht, und würde sie unter fortgesetzten Bedingungen im nächsten Jahrzehnt erreicht haben.

Was unsere Hauptfrage betrifft, so sehen wir, dass trotz der ungünstigen, wirthschaftlichen Verhältnisse in Folge der Sklaverei das ausgedehnte Eisenbahnnetz Georgia's seine volle Wirkung auf die Städtebildung und die Bevölkerungszunahme der Städte ausgeübt hat. Während bis zum Jahre 1830 nur wenig Städte vorhanden waren, und die vorhandenen nur kümmerliches Volkswachsthum zeigen — denn einzelne Prozentzahlen wie 146 pCt. oder 79 pCt. bei Athens, wollen bei einer Bevölkerung von 248 und 612 Einwohnern wenig bedeuten — so treten 1830 einige neue Städte auf und diese und die vorhandenen erfahren an ihrer Bevölkerung eine Zunahme, die in den meisten Ziffern die durchschnittliche Bevölkerungszunahme der Union um 34,60 pCt. in einem Jahrzehnt weit übertrifft. Im Grossen

und Ganzen blieb aber bei dem vorherrschenden Ackerbauleben des Staates und der vermehrten Sklavenbevölkerung das Verhältniss der Stadtbevölkerung zur Landbevölkerung ein steigend ungünstiges; jene verhielt sich zu dieser i. J. 1790 wie 1:11, i. J. 1860 wie 1:15. Sehen wir zu, wie sich diese Verhältnisse im Gesammtbilde der Produktion dieses Staates wiederspiegeln.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		22,821,372.	26,650,490.
	Werth	Doll.	95,753,445.	157,072,803.
Nutzthiere. Werth		-	25,728,416.	38,372,734.
Schlachtvieh. Werth		-	6,339,762.	10,908,294.
Butter		B.-Pfd.	4,640,559.	5,439,765.
Käse		-	46,976.	15,587.
Wolle		-	990,019.	946,229.
Wachs und Honig		-	732,514.	1,015,420.
Weizen		Bushel.	1,088,534.	1,544,913.
Roggen		-	53,750.	115,532.
Wälschkorn		-	39,080,099.	30,716,293.
Hafer		-	3,820,044.	1,231,817.
Gerste		-	11,501.	14,682.
Buchweizen		-	250.	2,023.
Reis		B.-Pfd.	39,950,691.	52,507,652.
Taback		-	423,924.	919,316.
Baumwolle		Ballen.	499,091.	701,840.
Hopfen		B.-Pfd.	261.	199.
Hanf		Tonnen.	—	31.
Flachs		B.-Pfd.	5,387.	3,303.
Zucker		Hogsheads.	846.	1,167.
Syrup		Gallonen.	216,245.	546,770.
Bohnen und Erbsen		Bushel.	1,142,011.	1,765,214.
Irländische Kartoffeln		-	227,379.	316,552.
Süsse Kartoffeln		-	6,968,428.	6,508,541.
Wein		Gallonen.	796.	27,646.
Heu		Tonnen.	23,449.	46,448.
Kleesaat		Bushel.	132.	635.
Grassaat		-	428.	1,914.
Flachssaat		-	622.	96.
Ahornzucker		B.-Pfd.	50.	991.
Ahornsyrup		Gallonen.	—	20.
Sorghumsyrup		-	—	103,450.

		1850.	1860.
Seidencocons	B.-Pfd.	813.	72.
Obst	Doll.	92,776.	176,048.
Gartenfrüchte	-	76,500.	201,916.
Häusliche Manufakturen	-	1,838,968.	1,431,413.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	7,082,075.	13,700,000.
Mehlarten	-	1,362,437.	3,323,730.
Baumwollfabrikate	-	1,395,056.	2,215,636.
Bretter	-	923,403.	2,064,026.
Wollengüter und vermischte Stoffe	-	—	465,000.
Leder	-	403,439.	393,164.
Dampfmaschinen u. and. Maschinen	-	69,000.	375,325.
Stiefel und Schuhe	-	244,260.	357,267.
Ackerbaugeräth	-	228,837.	252,075.
Leuchtgas	-	—	96,000.
Gusseisen	-	99,000.	79,000.
Spirituosen	-	—	11,804.
Kohlen (1,920 Tonnen)	-	—	4,800.

Durchschnittlicher jährlicher Handel- und Schifffahrts-Verkehr in Perioden von zehn Jahren.

Jahre.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Heimische.	Fremde.	Gesammt.		Amerik.	Fremde.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	4,663,298	5,617	4,668,915	517,322	37,469	10,116	47,585
1831—1840	7,349,395	427	7,349,822	494,125	39,265	25,698	64,963
1841—1850	4,485,912	160	4,486,073	314,791	26,039	40,234	66,273
1851—1860	9,647,304	189	9,647,493	548,790	59,834	45,810	105,644

Halten wir die aus unserer Statistik sich ergebenden Produktionsverhältnisse mit der Zunahme und der Vertheilungsart der Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten zusammen, so haben wir dem abnehmenden Wachsthum der gesammten Bevölkerung gegenüber auch nur eine geringe Zunahme der Ackerbauprodukte, der höheren Zunahme der Sklaven gegenüber eine höhere Zunahme der Colonialprodukte, des Reises, des Tabacks, der Baumwolle, der bedeutenden Zunahme der Städte gegenüber erhöhte Produktion von Weizen, Nutzthieren, Schlachtvieh und thierischen Produkten und eine für einen Sklavenstaat der südlichen Reihe

beträchtliche mannigfaltige und steigende städtische Industrie. Auch Handel und Schifffahrt sind zusehends im Aufblühen begriffen. Wir haben also auch hier, wie in den nördlichen Staaten, die sichtlichen Wirkungen der Eisenbahnen auf die Gütererzeugung, Erhöhung der vorherrschenden vorhandenen Ackerbauproduktion: in diesem Falle der durch Sklavenarbeit erzielten südlichen Stapelprodukte, erhöhte animalische Gütererzeugung, vermehrte städtische Industrie und blühenden Handel. Bei der jetzt gewonnenen Herrschaft freier Arbeit werden die reichen Hülfsquellen des Landes, die Leichtlebigkeit des Südens und die vorhandene grosse Maschinerie des Verkehrs die Gütererzeugung in Stadt und Land in noch rascherem Schritte erhöhen, und Georgia bald mit Staaten wie Ohio und Illinois auf gleichen Fuss stellen.

Florida.

Florida, zwischen dem 24° 20′ und 31° 00′ der Breite und dem 80° 00′ und 87° 45′ der Länge gelegen, vom 3. März 1823 an Territorium der Vereinigten Staaten, wurde den 3. März 1849 als Staat in die Union aufgenommen. Es umfasst einen Flächenraum von 59,268 Quadratmeilen oder 37,931,520 Acker. Die politische Hauptstadt ist Tallahatchie. Florida grenzt mit einer unregelmässigen Vermessungslinie, die von kleinen Strecken natürlicher Grenzen, wie denen des St. Marys-, des Perdido- und des Chattahochee-Stromes unterbrochen wird, gegen Norden an Georgia und Alabama und zwar in deren ganzer Breite. Im Westen zum Theil einen schmalen Meeressaum bildend, erstreckt sich dieser Staat in einem grösseren Körper gegen Süden und bildet eine buchtenreiche Halbinsel, die das atlantische Meer vom Golf von Mexico trennt, der dessen westliche und südliche Grenze ist, während es östlich an den atlantischen Ocean stösst. Die grosse Küstenlinie dieses Staates ist von einer Reihe grösserer und kleinerer Bay's eingebuchtet und voll zahlreicher Inseln.

Dieser Staat ist in grossen Strecken mit den herrlichsten Nadelholzwaldungen bedeckt, deren treffliches Schiffbauholz aber bis heute noch nicht benützt wird. Die meisten Schiffe sind nördlichen Ursprungs; was bis 1860 in Florida an Schiffen gebaut wurde übersteigt nicht 245 Tonnen. Aber bereits von 1840 an wurde das dort reichlich und ohne viel Mühe aus diesen

Waldungen gewonnene Harzöl ein gesuchter Handelsartikel. Ausserdem hat Florida ausgedehnte Swampländereien, Seemarschen und weiche, unerschöpfliche Mergellager, die bedeutendsten darunter bei Alum Bluff. Das Clima wird ungleich dem Clima der südlichen Mississippistaaten, für eines der gesündesten der Union gehalten und ist daher ein gesuchter Aufenthalt für invalide Amerikaner, namentlich für Brustkranke. Der Boden ist überaus fruchtbar und erzeugt, ungleich dem aller anderen Staaten der Union, ausser Taback und Baumwolle, tropische Produkte, Arrow-Root, Sisalhanf, Pisangfeigen, Orangen, Oliven, Bananen, Brodfrucht und andere Früchte. Die Bewässerung des Landes ist überaus reich; man rechnet allein sechs und zwanzig nicht unbeträchtliche Flüsse, die durch das Land und in den Golf von Mexico strömen. Die Küste ist gefährlich und Zerstörungen durch Fluthen ausgesetzt. So wurde 1843 beim Fort St. Marks ein blühendes Dorf gänzlich weggeschwemmt. Es sind genug der herrlichsten Seehäfen vorhanden, aber die Schifffahrt wird vielfach gehindert durch die starke Flussverzweigung und reichliche Deltabildung an der Küste. Austrocknung der kleineren Zweige und Vertiefung der grösseren könnte hier leicht dem Uebel abhelfen.

Trotz des herrlichen und gesunden Climas, des fruchtbaren Bodens, der billigen Arbeitskraft und des billigen Baumaterials hat die Bevölkerung dieses Staates erst in den letzten Jahrzehnten bedeutender zugenommen. Die frühere Geschichte dieses Staates ist eine traurige Geschichte blutiger Kämpfe mit den Eingebornen; und mehr als einmal drohte der gesammten eingewanderten Bevölkerung die Vernichtung. Als 1819 Ost- und West-Florida den Vereinigten Staaten cedirt wurde, hatten die Britten und Spanier nichts für das Land gethan, als dass sie eine Strasse, die „Kings-road“ und einen kleinen Canal nahe beim See Okechobe, der aber unvollendet blieb, gebaut hatten. Die Bevölkerung hatte durch die Einfälle der wilden Indianerstämme furchtbar zu leiden. Sieben Jahre lang dauerte der Krieg mit den Seminolen; die Pflanzer wurden decimirt und ihre Ansiedlungen verwüstet. Viele Pflanzer liessen ihre Farmen im Stich und wanderten aus; eine grössere Zahl folgte ihrem Beispiel, als Texas erworben und die Californischen Goldminen entdeckt wurden. Erst in den dreissiger Jahren war wieder ein Aufschwung des Staates zu bemerken. Bereits 1834 wurde eine Eisenbahn von Tallahassee nach dem Fort St. Marks an der Vereinigungsstelle der Flüsse St. Marks

und Wakulla gebaut, die schon in jener Zeit 20,000 bis 30,000 Ballen Baumwolle jährlich verführte.

Andere kleinere Privatunternehmungen scheiterten an den ungeheuren Ausgaben für Brücken und andere kostspielige Bauten.

Florida hat mit seiner grossen, dem Golf von Mexico zugekehrten Küste Theil an der grossen Schifffahrts- und Handels-Bewegung dieses Golfes. Wie bedeutend diese ist zeigt eine Schätzung, die von Hodge noch für zu gering geachtet wird, dass nämlich das Eigenthum, das jährlich um das Cap Florida herum nach dem Golf von Mexico verschifft wird, an Werth Doll. 250,000,000 betrage.

Der Antheil der Vereinigten Staaten-Häfen an dieser Bewegung wird wie folgend angegeben:

Fremder Import	Doll.	20,000,000.
Küstenimport	-	50,000,000.
Exporte	-	115,000,000.
Zusammen	Doll.	185,000,000.

Für einzelne Häfen und Staaten finden wir für den Export folgende Angaben:

Mobile exportirt allein jährlich 500,000 Ballen Baumwolle. New-Orleans erhält vom Mississippithale jährlich für Doll. 90,000,000 bis Doll. 95,000,000 Produkte; davon kommen dann Doll. 10,000,000 auf den eignen Consum und Doll. 80,000,000 bis Doll. 85,000,000 auf den Export.

Florida und Texas exportiren einschliesslich der Baumwolle für Doll. 10,000,000.

Der Hafen Apalachicola in Florida verschiffte im Jahre 1852 an Baumwolle allein für Doll. 600,000.

Nach erfolgter Abschaffung der Sklaverei und unter dem Heimstättegesetz, das jedem Familienhaupt und jedem majorennen Mann 160 Acker Land zu freiem Eigenthum giebt, mit der Bedingung es fünf Jahre lang zu bebauen, wird Florida für Solche, welche an tropisches Clima gewöhnt sind, wie für Brustleidende, für die ein solches lebensverlängernd wird, wie für Alle welche schwächlich sind, die Hitze gut vertragen können, und schwere Arbeit meiden müssen, ein empfehlenswerthes Land für die Einwanderung sein, da der grösste Theil des Landes noch Eigenthum der Bundesregierung ist. Ehe jedoch die Bundesautorität

dort nicht völlig hergestellt und die politische und soziale Herrschaft der früheren Sklavenhalter gebrochen ist, kann man nicht zur Ansiedlung anrathen.

Die bis 1860 vollendeten Eisenbahnbauten bezeichnen zwei Durchgangsrouten, eine vollendete und eine unvollendete, und die Verbindung des Hafens von Pensacola am westlichen Ende des Staates mit der Florida- und Alabama-Staatslinie.

Die erste geht von Fernandino am atlantischen Meer quer und südwestlich durch den Hals der Halbinsel nach Cedar Keys am Golf von Mexico, die „Florida-Bahn“ (154,20 Meilen, Doll. 3,084,000 Kosten.)

Die zweite beginnt von Jacksonville am atlantischen Meer und läuft parallel mit der nördlichen Grenze und zwischen dieser und der Golfküste bis Tallahassee (nach Lloyds Karte ist sie bereits bis Quincy fortgesetzt). Bei Tallahassee trifft sie mit der alten Bahn, die nach Fort St. Marks führt, zusammen. Diese Route mit der letzteren Verbindung besteht aus folgenden Gliedern: 1) Der „Florida-Atlantic- und Golf- oder Central-Bahn“ von Jacksonville nach Lake-City (59,30 Meilen, Doll. 1,212,000 Kosten). 2) Der „Pensacola-Georgia-Bahn“ von Lake-City nach Tallahassee (115,90 Meilen, Doll. 2,719,000 Kosten), und 3) der „Tallahassee-Bahn“ von Tallahassee nach St. Marks (21,00 Meilen, Doll. 420,000 Kosten). Die dritte Route bildet die „Florida- und Alabama-Bahn“ von Pensacola nach der Alabama-Staatslinie (45,10 Meilen, Doll. 1,133,000 Kosten) mit einem Zweige, der „Perdido- und Junction-Bahn“, von jener Florida- und Alabama-Linie nach dem Perdido-Flusse (6,00 Meilen, Doll. 60,000 Kosten).

Die Länge der Eisenbahnen i. J. 1850 in Betrieb war 21,00 Meilen mit Doll. 210,000 Kosten, die i. J. 1860 in Betrieb 401,50 Meilen mit Doll. 8,628,000 Kosten.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1830	1840	1850	1860
Weisse	18,385	27,943	47,203	77,747
Freie Schwarze	844	817	932	932
Sklaven	15,501	25,717	39,310	61,745
Gesammtbevölkerung	34,730	54,477	87,445	140,424
Landdistrikte	31,553	47,718	77,544	125,875
Städte: Pensacola	1,500	1,996	2,164	4.680
Key West	200	688	2,367	2,832
St. Augustine	1,377	2,459	1,934	2,417
Tallahassee	—	1,616	1,391	2,128
Jacksonville	—	—	1,045	1,292
Apalachicola	—	—	1,000	1,200

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 51,99	+ 68,93	+ 64,70
Freie Schwarze	— 3,19	+ 14,08	—
Sklaven	+ 65,90	+ 52,86	+ 57,07
Gesammtbevölkerung	+ 56,86	+ 60,52	+ 60,59
Landdistrikte	+ 51,23	+ 62,50	+ 62,33
Städte: Pensacolo	+ 24,75	+ 8,42	+ 116,27
Key West	+ 94,00	+ 244,04	+ 19,64
St. Augustin	+ 78,57	— 21,35	+ 24,97
Tallahassee	—	— 13,92	+ 52,98
Jacksonville	—	—	+ 23,63
Apalachicola	—	—	+ 20,00

So bedeutend auch hier die Zunahme der Sklaven bei geringer Zunahme der freien Schwarzen, so wird sie in diesem Staate doch von der der Weissen übertroffen. Dies mag wohl hauptsächlich seinen Grund darin haben, dass die meisten kleinen Ansiedlungen in den Seeorten an der Küste sind, wo Weisse lohnende Beschäftigung finden, während der grösste Theil des Innern noch aus Waldungen und Swampländereien besteht. Mit Ausnahme von Keywest, einem Bundes-Fort auf einer Insel an der Südspitze Floridas, war im Jahrzehnt von 1840—1850, wo

erst 21 Meilen Eisenbahn (die alte Tallahassee-Bahn) in Betrieb waren, die Städte im Sinken begriffen; im letzten Jahrzehnt, wo 401 Meilen neue Eisenbahnen in Betrieb kamen, treten zwei neue Städte auf und zeigen alle Städte wieder Zunahme der Bevölkerung, die jedoch nur bei Tallahassee die Norm von 34,60 pCt. überschreitet.

So ist im Ganzen das Verhältniss der Stadtbevölkerung zur Landbevölkerung ein günstiges und steigendes, es verhielt sich im Jahre 1830 wie 1,00 : 9,93 und im Jahre 1860 wie 1,00 : 8,65.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern	Zahl der Acker		1,595,289.	2,273,008.
	Werth	Doll.	6,323,109.	16,371,684.
Nutzthiere. Werth des Bestandes		-	2,880,058.	5,480,789.
Schlachtvieh. Werth		-	514,685.	1,201,441.
Butter		B.-Pfd.	371,498.	404,470.
Käse		B.-Pfd.	18,015.	3,784.
Wolle		-	23,247.	58,594.
Wachs und Honig		-	18,971.	1,174,423.
Weizen		Bushel.	1,027.	2,808.
Roggen		-	1,152.	21,314.
Wälschkorn		-	1,996,809.	2,824,528.
Hafer		-	66,586.	46,779.
Gerste		-	—	15.
Buchweizen		-	55.	—
Reis		B.-Pfd.	1,075,090.	223,209.
Taback		B.-Pfd.	998,614.	758,015.
Baumwolle		Ballen.	45,131.	63,322.
Hopfen		B.-Pfd.	14.	—
Flachs		B.-Pfd.	50.	—
Zucker		Hogsheads.	2,750.	1,761.
Syrup		Gallonen.	352,893.	437,890.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	135,359.	364,738.
Irländische Kartoffeln		-	7,828.	18,549.
Süsse Kartoffeln		-	757,226.	1,213,493.
Wein		Gallonen.	10.	1,661.
Heu		Tonnen.	2,510.	7,594.
Obst		Doll.	1,280.	21,716.
Gartenfrüchte		-	8,721.	18,213.
Häusliche Manufakturen		-	75,582.	62,243.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte	Doll.	668,235.	2,700,000.
Bretter	-	391,034.	1,475,240.
Mehlsorten	-	28,575.	335,066.
Gusseisen	-	—	63,000.
Fischerei (Schad)	-	—	68,952.
Baumwollgüter	-	49,920.	40,000.
Dampfmaschinen	-	—	31,000.
Ackerbaugeräth	-	—	17,600.

Die Baumwollenmanufaktur von 1860 begreift in sich eine Fabrik mit Doll. 30,000 Capital, 40 männlichen und 25 weiblichen Arbeitern mit Doll. 7,872 Arbeitslohn und einen Verbrauch von 200,000 B.-Pfd. Baumwolle zu Doll. 22,000.

Durchschnittlicher jährlicher Handel und Schifffahrtsverkehr in Perioden von zehn Jahren.

Jahre.	Werth der Ausfuhr.			Werth der Einfuhr.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Heimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerik.	Fremde.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	13,675	5,129	18,804	66,437	2,817	1,069	3,886
1831—1840	274,517	19,691	294,208	179,469	8,112	1,164	9,276
1841—1850	1,228,969	9,249	1,238,218	125,142	11,656	6,074	17,730
1851—1860	2,506,931	9,435	2,516,366	146,208	42,286	10,433	52,719

In dieser Statistik der Gütererzeugung finden wir einen entsprechenden Ausdruck der Bevölkerungsverhältnisse in den betreffenden Jahrzehnten. Mit der bedeutenden Zunahme der Weissen und der Sklaven findet zugleich eine Zunahme der vordem sinkenden Städtebevölkerungen statt. Dem entspricht die erhöhte Produktion der Ackerbauprodukte in fast allen Zweigen, vor allen der thierischen Produkte zum Bedarf der Städte, des Weizens, der Colonialprodukte. Auch die städtische Produktion zeugt von der zunehmenden Ausbeutung der Wälder und des Meeres für die Industrie und hat bereits einzelne Zweige höherer Fabrikation ausgebildet. Der Handel, dem durch die Eisenbahnen Ausgangsthore für die Produkte des Innern eröffnet sind, ist in raschzunehmendem Aufblühen begriffen.

Alabama.

Alabama, zwischen dem 31° 10′ und 35° 00′ der Breite und dem 84° 53′ und 88° 30′ der Länge gelegen, mit einem Flächeninhalt von 50,722 Quadratmeilen oder 32,462,080 Ackern, wurde den 3. März 1817 als Territorium und den 2. März 1819 als Staat mit der politischen Hauptstadt Montgomery in die Union aufgenommen.

Es grenzt in Form eines von Süden nach Norden aufgestellten Trapezes mit der nördlichen kürzeren Parallele an Tennessee, mit einer schiefen Vermessungslinie und der natürlichen Grenze des Chattahocheeflusses östlich an Georgia, mit seiner südlichen Basis zum grossen Theil an Florida und mit einem Stück buchtiger Küste an den Golf und westlich mit schiefen Vermessungslinien an Mississippi.

Wie nördlich im grossen Ländercomplex diesseits der Felsengebirge in der Mitte die drei grossen Getreidestaaten Ohio, Indiana und Illinois, so bilden im Süden in der Mitte dieser Längenzone die drei Baumwollstaaten Georgia, Alabama und Mississippi eine eigne conforme Gruppe. Zwischen diesen beiden Gruppen sind die Tabackstaaten Kentucky und Tennessee wie breite Ländergürtel gelagert. Wie im Norden, so findet sich auch in diesen südlichen Baumwollstaaten eine grosse Gleichartigkeit des Bodens, des Climas, der Gütererzeugung, der Bevölkerung. Wie jene für die freien Farmer, so sind diese die nächsten Auswandererstaaten für die Pflanzer der alten Sklavenstaaten gewesen. Grosse fruchtbare Ebnen wurden hier, wie dort, mit frischer Beginnkraft in Angriff genommen; und so zeigen sich auch hier günstigere Verhältnisse für die Zunahme der Bevölkerung und der Produktion, als in den alten Staaten.

Alabama hatte schon frühzeitig für die Produkte seiner grossen fruchtbaren Ebnen einen wichtigen Exportplatz an Mobile am Golf von Mexico. Diese Stadt ist noch heute das Hauptdepot seines gesammten Handels und seiner Schifffahrt, und, um diese zu characterisiren, und zwar weiter zurück, als uns unsere Statistik erlaubt, wollen wir die commercielle Skizze, die Andrews von dieser Stadt giebt, hier mittheilen.

„Mobile liegt an einer Bucht und einem Flusse von gleichem Namen gerade an der Mündung dieses in die Bay und etwa 30

Meilen von der Mündung der Bay in den Golf von Mexico entfernt. Es liegt der nördlichen Breite nach im 30° 40′ und der Länge nach 88° 21′ westlich. Die Stadt liegt auf dem Westufer des Flusses in einer Entfernung von 55 Meilen von Pensacola, von 160 Meilen von New-Orleans, von 217 Meilen von Tuscaloosa und von 1,013 Meilen von Washington. Ihre Bevölkerung betrug 1830 3,194 Personen, 1840 12,672 und 1850 20,513 und zeigt so von 1830—1840 ein Verhältniss der Verdoppelung in ohngefähr fünf Jahren und von 1840—1850 ein Verhältniss der Verdoppelung in ohngefähr 16 Jahren. Etwa vierzig Meilen oberhalb der Stadt wird der Mobilefluss durch die Vereinigung der Wasser des Tombigbee- und des Alabama-Flusses gebildet. Diese beiden sind schiffbar für Dampfboote und ein Theil der Entfernung für Schiffe. Die Dampfschifffahrt auf dem Tombigbee erstreckt sich bis Tuscaloosa, Alabama und Columbus in Mississippi. Schiffe von 5 bis 6 Fuss Tiefgang können bis St. Stephens, etwa 90 Meilen von der Bay entfernt, hinauf fahren. Der Alabama-Fluss ist für Dampfschiffe bis Montgomery, 300 Meilen weit, fahrbar und für Schiffe von 5 bis 6 Fuss Tiefgang 100 Meilen weit bis Claiborne. Die Mobile-Bay ist etwa 30 Meilen lang und hat eine Durchschnittsbreite von 12 Meilen. Der Hauptcanal vom Golf hat eine Tiefe von 18 Fuss Wasser bei der Ebbe und an der oberen Barre bei der Einmündung des Flusses ohngefähr 11 Fuss bei Ebbe, und 18—19 Fuss bei Fluth. Dieses Umstandes wegen müssen tiefgehende und schwerbeladene Schiffe bei Fluthzeit in See gehen. Die Tonnenzahl, die 1840 in diesem Hafen in die Listen und Register eingetragen ist, war 17,243; und 1841: 15,714 und 1846: 22,537 und 1851: 27,327 Tonnen. Die entrirte und clarirte Tonnenzahl nach und von fremden Häfen war in diesen Jahren folgende:

	Entrirt.		Clarirt.		Zusammen.	
1841	60,548	Tonnen.	83,276	Tonnen.	143,824	Tonnen.
1846	77,190	-	97,051	-	174,241	-
1851	55,684	-	121,265	-	176,949	-

Die Gegend des Landes um Mobile und an den Ufern des Mobileflusses und seiner verschiedenen Nebenflüsse hat einen Boden der fruchtbarsten Natur; auf einen Stand hoher Cultur gebracht, ist sie auf Mobile als auf ein Schifffahrts-Depot für den Ueberfluss ihrer Produkte und zugleich ein Entrepot für

alle fremden Zufuhren und Bedürfnisse, die in jenem Theil des Landes nicht erzeugt werden, angewiesen. Die Oberfläche des Landes ist eben und merkwürdig geeignet für billigen Bau von Eisenbahnen."

Die folgende Statistik des Baumwollexports in Ballen von Mobile innerhalb 10 Jahre bis zum 31. August 1852 nach verschiedenen Häfen ist deshalb von Bedeutung, da Alabama verhältnissmässig noch ein junger, dünn angesiedelter Staat ist und Mobile erst seit 1830 in Blüthe kam.

Jahre.	Nach Grossbritannien	Nach Frankreich.	Nach anderen Ländern.	Nach den Vereinigten Staaten.	Zusammen.
	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.
1842	185,414	49,544	6,919	77,161	319,038
1843	385,029	53,645	26,903	113,668	479,245
1844	204,242	49,611	18,885	195,714	465,462
1845	269,037	68,789	52,811	130,601	521,238
1846	266,772	66,821	26,824	115,164	415,581
1847	131,156	39,293	19,784	116,674	306,907
1848	228,329	61,812	29,070	120,350	439,561
1849	290,836	63,290	44,525	140,993	539,642
1850	162,189	39,973	11,927	111,452	325,541
1851	250,118	46,005	26,373	96,029	418,525
1852	307,513	95,917	27,048	144,626	575,104

Ausser für Baumwolle ist Mobile auch noch ein bedeutender Ausfuhrplatz für Fassdauben, Bretter und andere Schiffsartikel.

Das Geschäft in Fassdauben und Bretter war in den Jahren 1850—1852 incl. folgendes:

		1850.	1851.	1852.
Fassdauben.	Zahl . . .	677,943.	360,779.	228,481.
Gesägte Bretter.	Fuss . . .	7,293,896.	6,816,054.	10,189,655.

Die Hauptartikel des Imports bestehen aus Sackleinwand, Ballenstricken, Speck, Kaffee, Wälschkorn, Mehl, Heu, Schweinefett, Kalk, Syrup, Hafer, Kartoffeln, Schweinefleisch, Reis, Salz, Zucker, Whisky. Die Gesammtwerthe der Einfuhren waren 1852 Doll. 440,404 und 1853 Doll. 701,918, und zeigen also eine Zunahme von Doll. 261,514 oder ohngefähr von 60 pCt. in einem Jahre.

Die Ausfuhren von Mobile, deren Umfang am besten an

der clarirten Tonnenzahl ersichtlich ist, stellen sich für Schiffe und Tonnen von 1826—1851 folgendermaassen im Verhältniss zu den Einfuhren.

Jahre.	Entrirt.		Clarirt.	
	Zahl der Schiffe.	Tonnen.	Zahl der Schiffe.	Tonnen.
1826	—	14,774	—	17,893
1827	—	17,475	—	16,769
1828	—	17,506	—	20,124
1829	—	17,283	—	19,447
1830	—	15,316	—	26,336
1831	—	21,966	—	25,660
1832	—	22,615	—	31,148
1833	—	21,156	—	38,353
1834	87	18,993	156	39,886
1835	117	30,884	156	45,460
1836	122	31,238	157	52,707
1837	92	27,531	185	64,547
1838	154	39,187	277	82,590
1839	173	39,265	244	65,292
1840	207	66,772	308	118,103
1841	176	60,548	222	83,276
1842	145	57,970	210	89,342
1843	234	105,540	296	135,007
1844	188	80,771	220	104,035
1845	254	110,606	306	142,523
1846	158	77,190	198	97,051
1847	129	59,758	134	66,238
1848	131	61,626	228	116,933
1849	156	87,061	256	148,116
1850	152	96,020	182	112,985
1851	119	55,684	232	121,265

Die Canäle Alabamas sind der Muscle-Shoals-Canal längs der sogenannten Shoals oder Untiefen im Tennessee-Flusse 35,76 Meilen lang und der Huntsville-Canal von Triamo am Tennessee-Fluss nach Huntsville, 16 Meilen lang.

Das Eisenbahnsystem Alabamas ist fast einzig und allein aus Verbindungen mit grossen Eisenbahnrouten der benachbarten Staaten zusammengesetzt, die wie Sporen an der Küste oder

blind im Lande endigen. Eine eigene Durchgangsroute von Ost nach West oder von Nord nach Süd besitzt der Staat nicht.

Die früheste und grossartigste, schon gegen das Ende der vierziger Jahre begonnene Unternehmung dieser Art, die aber nur eine kurze Linie in Alabama selbst bildet, ist die Mobile-Ohiobahn, im Staat selbst von Mobile nach der Mississippi-Linie führend (63,00 Meilen, Doll. 1,500,000 Kosten). Die Bedeutung dieser Bahn geben wir am besten mit den Worten Andrews:

„Das erste grosse Werk ... ist die Mobile- und Ohiobahn, die sich von Mobile am Golf von Mexico bis zur Mündung des Ohioflusses 594 Meilen weit erstreckt. Von Mobile wird sie weiter hinab der Mobile-Bay entlang ausgedehnt bis zu einem Punkt, wo man 20¾ Fuss Wassers während der Ebbe erreicht, so dass dann die ganze Länge der Bahn 609 Meilen beträgt. Die Route, die sie durchläuft, ist äusserst günstig. Es sind in der Richtung des schweren Verkehrs keine Steigungen, die über 30 Fuss auf die Meile betragen. Der höchste Punkt der Erhebung über den Golf ist nur 505 Fuss. Es sind keine Brücken länger als 130 Fuss nöthig. Die Kosten der Bahn sind bei freigebiger Ausstattung auf Doll. 10,000,000 geschätzt.“ ...

„Die Bedeutung dieses Werkes für Mobile und das ganze Land des Südens kann nicht überschätzt werden. Es können auf seinem Wege die Produkte des Südens mit der schnellsten Beförderung an die Seite von Schiffen von 20¾ Fuss Tiefgang gebracht werden. Die durchlaufene Route ist ohngefähr gleich weit von den schiffbaren Wassern des Tombigbee-Flusses auf der einen Seite und des Mississippi auf der anderen entfernt. Sie kreuzt eine Gegend, die jedes andern geeigneten Transportmittels entbehrt, einen der reichsten Theile der Vereinigten Staaten. An ihrer Seite eine der vorzüglichsten Baumwollgegenden in grosser Ausdehnung berührend, muss sie für Mobile eine grosse Zufuhr dieses Artikels, die früher nach New-Orleans ging, sichern. Bei der Leichtigkeit und Billigkeit mit der der Pflanzer auf derselben sein Produkt zu Markte bringen kann, muss sie die Produktion der Baumwolle in hohem Grade anstacheln. So wird sie auch zahlreiche andere Quellen, die noch schlafen, wecken und eine reichere Mannigfaltigkeit der Bestrebungen erzeugen, die für die besten Interessen des Südens so wesentlich sind. Dies Werk kann nicht verfehlen, dem Wachsthum Mobile's einen ausser-

ordentlichen Impuls zu geben, und ihm einen hohen Rang unter den bedeutendsten Handelsstädten zu sichern."

Die andern Routen concentriren sich um Selma und Montgomery, jene zu Verbindungen mit dem Norden des Staates und mit Mississippi, diese zu solchen mit Georgia und Florida.

Von den ersteren ist „Alabama- und Mississippi-Flussbahn" von Selma bis Uniontown (nach Lloyds Karte bis nach Mississippi hinein) vollendet zu nennen (30,30 Meilen, Doll. 618,965 Kosten); dann eine diese bei Selma kreuzende, die „Marion-Cahawba-Bahn" von Marion bis zur ersteren Bahn (nach Lloyds Karte bereits bis Cahawba südlich von der Alabama- und Mississippiflussbahn) bei Selma (14,00 Meilen, Doll. 280,000 Kosten), dann eine nördliche Linie „die Alabama- und Tennesseeflussbahn" von Selma bis Talladega (109,80 Meilen, Doll. 2,446,833 Kosten.)

Von den um Montgomery concentrirten Bahnen ist eine direkt südliche, deren Ende und Basis Pensacola am Golf ist, die „Alabama- und Florida-Bahn" von Montgomery nach der Florida-Linie (115,60 Meilen, Doll. 2,981,716 Kosten). Dann eine östliche Route nach Georgia die „Montgomery- und Westpoint-Bahn" von Montgomery nach Columbus und Westpoint in Georgia (116,90 Meilen, Doll. 2,265,983 Kosten); dann eine kleine Strecke bei Columbus in der Richtung quer durch den Süden Alabama's nach Mobile die „Mobile- und Girard-Bahn" von Girard nach Chunnuggee (57,30 Meilen, Doll. 1,500,000 Kosten). Die Alabama- und Florida-Linie sendet an der Florida-Grenze noch einen Zweig in der Richtung nach Mobile, die „Mobile-Great-Northern-Bahn" bis Blakely (49,16 Meilen, Doll. 1,094,603 Kosten), auf Lloyds Karte bis Mobile vollendet stellt sie eine Collateralverbindung der Alabama-Florida- und der Mobile-Ohio-Bahn dar.

Die einzige Route, die man als eine wirkliche Durchgangsroute betrachten kann, obwohl sie nur dicht an der nördlichen Staatsgrenze hinstreicht, ist die „Memphis- und Charleston-Bahn" die von Stevenson in der Nordostecke Alabamas längs der Nordgrenze über Decatur nach der Mississippi-Linie führt (161,00 Meilen, Doll. 3,731,497 Kosten).

In deren Mitte von Decatur aus führt noch eine kleine Route gerade nach Norden, nach Tennessee, die „Tennessee- und Alabama-Central-Bahn" (26,10 Meilen, Doll. 781,591 Kosten.)

So erscheint das Alabama-Eisenbahnsystem wie ein peripherisch

angelegtes Netz ohne recht ausgebildete Mitte. Ausser zwei Städten ausserhalb des Staates als Basis, Charleston und Pensacola, haben die anderen Linien Mobile am Golf, Montgomery, das von New-Orleans und Mobile aus auf Dampfschiffen auf dem Alabamaflusse erreicht werden kann, und Selma, auch nahe beim Alabamafluss, als Basis ihres Verkehrs und ihrer Verzweigung.

Die Länge der Eisenbahnen 1850 in Betrieb war 132,5 Meilen bei Doll. 1,946,209 Kosten, die 1860 in Betrieb 743 Meilen bei Doll. 17,591,188 Kosten. Die Haupteisenbahn-Aera dieses Staates kann man also ohngefähr von 1845 bis 1860 rechnen.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	85,451	190,406	335,185	416,514	526,431
Freie Schwarze	571	1,572	2,039	2,265	2,690
Sklaven	41,879	117,549	253,532	342,844	435,080
Ges.-Bevölkerung	127,901	309,527	590,756	771,623	964,201
Landdistrikte	123,204	303,093	573,965	743,217	921,065
Städte:					
Mobile	2,672	3,194	12,672	20,515	29,258
Montgomery	927	1,722	2,170	4,930	9,889
Tuscaloosa	1,098	1,518	1,949	2,961	3,989

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 122,82	+ 76,03	+ 27,25	+ 23,43
Freie Schwarze	+ 175,41	+ 29,71	+ 11,08	+ 18,76
Sklaven	+ 180,68	+ 115,68	+ 35,23	+ 27,18
Gesammtbevölkerung	+ 142,01	+ 90,86	+ 30,62	+ 24,96
Landdistrikte	+ 146,00	+ 89,36	+ 29,48	+ 23,92
Städte: Mobile	+ 19,53	+ 296,74	+ 61,89	+ 42,61
Montgomery	+ 85,76	+ 26,01	+ 127,19	+ 100,58
Tuscaloosa	+ 38,25	+ 28,39	+ 51,92	+ 34,71

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker . .		12,137,681.	19,141,900.
	Werth . . .	Doll.	64,323,224.	172,176,186.
Werth an Nutzvieh		Doll.	21,690,112.	43,061,805.
Schlachtvieh. Werth		Doll.	4,823,485.	10,325,022.
Butter		B.-Pfd.	4,008,811.	6,125,708.
Käse		-	31,412.	9,607.
Wolle		-	657,118.	681,404.
Wachs und Honig		-	897,021.	1,342,091.
Weizen		Bushel.	294,044.	1,222,487.
Roggen		-	17,261.	73,942.
Wälschkorn		-	28,754,048.	32,761,194.
Hafer		-	2,965,696.	716,435.
Gerste		-	3,958.	14,703.
Buchweizen		-	348.	1,334.
Reis		B.-Pfd.	2,312,252.	499,559
Taback		-	164,990.	221,284.
Baumwolle		Ballen.	564,429.	997,978.
Hopfen		B.-Pfd.	276.	1,069.
Flachs		B.-Pfd.	3,921.	109.
Zucker		Hogsheads.	87.	108.
Syrup		Gallonen.	83,428.	81,694.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	892,701.	1,483,609.
Irländische Kartoffeln		-	246,001.	397,566.
Süsse Kartoffeln		-	5,475,204.	5,420,987.
Wein		Gallonen.	220.	19,130.
Heu		Tonnen.	32,685.	55,219.
Kleesaat		Bushel.	138.	187.
Grassaat		-	547.	653.
Flachssaat		-	69.	68.
Ahornzucker		B.-Pfd.	643.	543.
Sorghum		Gallonen.	—	67,172.
Seidencocons		B.-Pfd.	167.	—
Obst		Doll.	15,408.	213,325.
Gartenprodukte		-	82,221.	135,181.
Häusliche Manufakturen		-	1,934,120.	1,920,175.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	4,528,876.	9,400,000.
Bretter	-	1,103,481.	2,017,641.
Mehlarten	-	860,241.	807,502.

		1850.	1860.
Baumwollgüter	Doll.	398,585.	917,105.
Wollengüter	-	21,800.	218,000.
Gusseisen	-	238,500.	142,480.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	140,075.	524,350.
Ackerbaugeräth	-	34,500.	583,678.
Leder	-	344,450.	340,400.

Durchschnittlicher jährlicher Handel- und Schifffahrtsverkehr in Perioden von zehn Jahren.

Jahre.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Heimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerik.	Fremde.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	966,613	8,327	974,940	129,912	10,293	2,097	12,390
1831—1840	7,662,241	2,539	7,664,780	497,392	38,379	13,655	42,034
1841—1850	10,211,860	4,291	10,216,151	476,333	55,048	54,503	109,551
1851—1860	21,381,691	1,310	21,382,001	710,498	108,447	58,794	167,241

Wie in den westlichen Staaten des Nordens, so sehen wir auch hier beim Beginn der Ansiedlung eine ausserordentliche Zunahme der Bevölkerung, deren Schritt aber von Jahrzehnt zu Jahrzehnt langsamer wird. Aber während dort häufig in der Eisenbahnzeit ein Wiederanschwellen eintritt, ist hier nichts davon zu bemerken. Auch hier übertrifft die Zunahme der Schwarzen die aller andern Klassen und zwar gleich im Beginn. Ganz gegen Carey's Humanitätshoffnungen ist die Zunahme der freien Schwarzen gerade im Anfang eine sehr bedeutende, sinkt aber mehr und bedeutender, als die aller anderen Klassen. Die Landbevölkerung, die im Anfang in höherem Maasse zunimmt, als die Gesammtbevölkerung sinkt dann unter das Niveau derselben. Dies ist also auf Rechnung der höheren Zunahme der Städte zu schreiben. Und zwar steht hier Mobile durch seine bedeutende Zunahme um 298 Prozent von 1830—1840 oben an. Da es der Haupt-Handelsplatz des Staates und an der See gelegen ist, kann diese bedeutende Zunahme auch ohne Eisenbahnen aus der allgemeinen Zunahme der Bevölkerung, der Produktion und des Handels erklärt werden; es ist aber wohl möglich, dass der Beginn der Mobile-Ohio-Bahn schon in die dreissiger Jahre fällt. Alles was wir darüber finden, ist die Notiz bei Andrews, dass 33 Meilen dieser Bahn schon sehr frühe gebaut waren. Die hohe

Zunahme der anderen Städte können wir aber unstreitig der Eisenbahnaera zuschreiben. Ueber die kleineren Plätze haben wir keine Daten.

Staaten wie Georgia, Alabama, Mississippi und Louisiana haben etwas Einfaches, Naturwüchsiges. Durch das Clima für die schwarze Raçe, durch den Boden für Baumwolle, Taback und Reis geeignet, haben sie die Erzeugung dieser Stapelartikel unter dem vorgefundenen Arbeitssystem auch rasch und kräftig entwickelt. Andererseits konnte es aber auch bei dem überaus fruchtbaren Boden, bei den reichen Weiden und herrlichen Waldungen nicht fehlen, dass auch die Erzeugung der Getreidearten, der Nutzthiere und ihrer Produkte, des Bauholzbedarfs u. s. w. einer reissenden Vermehrung entgegenging. Die moderne Zeit rückte mit ihren eisernen Pionieren der grossen Handelswerkzeuge an den Grenzen vor; die Städte vermehrten sich rascher; der Handel strömte voll in die neugeöffneten Canäle des Welthandels; und alles dies erzeugte grosse mannigfaltige Nachfrage und günstige Märkte in der Nähe für die übrige Ackerbauproduktion und die städtische Industrie. Für diese Staatengruppe, die ohne den Bürgerkrieg am längsten im Zustand der Sklaverei geblieben wäre, wird sich das Resultat desselben am segensreichsten bewähren; und es steht ihnen ein ebenso wunderbarer Aufschwung bevor, wie die Staaten Ohio, Indiana, Illinois u. s. w. erlebt haben. Es ist ihnen der Fluch der alten Sklavenstaaten erspart, die Asche ihrer Väter in den Wüsten ausgesogener Ländereien zurückzulassen, und die Wiege ihrer Kinder in neuen Wildnissen aufzuschlagen. Für Alabama besonders bedarf es nur die Schliessung der begonnenen Eisenbahnketten, um der reichen Erzeugungskräfte dieses Landes zu neuer Blüthe anzuregen.

Mississippi.

Mississippi, zwischen dem 30° 13′ und 35° 00′ der Breite und dem 88° 12′ und 91° 36′ der Länge gelegen, mit einem Flächenraum von 47,156 Quadratmeilen oder 30,179,840 Ackern, wurde den 7. April 1798 als Territorium und den 10. December 1817 als Staat in die Union aufgenommen, und hat Jackson zur politischen Hauptstadt. Von ähnlicher Gestalt, Lage und Grösse,

Mississippithale eigenthümliches Moment des Völkerlebens, den schützenden Deich am Stromufer, nicht mit Stillschweigen übergehen, ein Moment, auf das wir schon in einer Schrift über den Mississippistrom aufmerksam gemacht (Vierteljahrschrift für Volkswirthschaft etc. von J. Faucher u. O. Michaelis, 2. Jahrg. III. u. IV. Band) und können, da schon damals, als wir jene schrieben, die Ideen dieses Buches lebhaft unsern Geist bewegten, nichts Besseres thun als dies nothwendige Glied unserer Betrachtungen wörtlich einzufügen.

Wunderbar genug; wir glauben über die Gesetze des Lebens und der Entwicklung grosser und kleinerer menschlicher Gemeinden, der weiten Genossenschaften der Staaten und der dicht auf kleineren Raum zusammen gedrängten der Städte manche neuen Lichter der Erkenntniss aufgesteckt zu haben; und doch sind wir mit unserer Arbeit herzlich unzufrieden; es ist bei allem Reichthum so lückenhaftes Material, was uns für die früheren Jahrzehnte, oft selbst für die Gegenwart zu Gebote steht; und diese Wissenschaft der volkswirthschaftlichen Entwicklungsgeschichte ist so neu und unangebaut. Wir haben hier grosse und grobe Umrisse entworfen, doch kleinere Parthien sorgfältiger ausgearbeitet; es lag nicht an unserm Willen, wenn harmonische Einheit fehlt. Sind doch die Lebensgesetze eines Wurms, eines Insektes, oder des fernsten Fixsternes des gestirnten Himmels der menschlichen Wissenschaft vertrauter, als die Gesetze des Lebens und der Entwicklung des eigenen Geschlechts, der Völker-, der Staaten-, der Stadtgemeinden. Die betreffende Stelle in der oben angeführten Schrift ist folgende:

„Die ersten Keimpunkte der Civilisation sind verschieden in den verschiedenen Ländern. In Deutschland hatten sich statt der alten einsamen Bauernhöfe, wie sie noch in Holland und in Westphalen bestehen, um den Mittelpunkt der Herrschaft, des Schutzes und der ersten industriellen Anfänge, um den Mittelpunkt der ritterlichen Gutsherrschaften und der Klöster die Dorfschaften und Städtchen gruppirt; dort im Mississippithale bot der Deich, der Schutzwall gegen den „gefährlichen Freund", die ersten Haltpunkte der werdenden Civilisation, ein historisches Verhältniss der Besiedlung, wie es zwar an den Nordseeküsten Hollands und Deutschlands Analogien hat, aber doch nirgends so rein und als einzig bestimmendes hervortritt, wie im Mississippithal."

„Aber auch vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte aus bietet sich hier das interessante Verhältniss dar, dass die Deiche

in ihrer doppelten Wirkung, reiche fruchtbare Ländereien zu geschützter Bebauung zu befähigen und zugleich mit einer, den Welthandel unmittelbar vermittelnden Wasserstrasse zu verbinden, die mächtigsten und fast einzigen Ausgangspunkte der Besiedlung und Bevölkerungszunahme gewesen sind. Wie sich seit dem Bau der Eisenbahnen durch die Förderung der Arbeitstheilung, die aus dem schnelleren Transport entspringt, das eigenthümliche Bewegungsgesetz der Besiedlung ergiebt, dass die grösseren Städte, als die Centralpunkte, wo die Arbeitstheilung ihre kräftigsten Lebenspunkte findet, rascher an Bevölkerung zunehmen, als das Land und die kleineren Städte, so zeigt sich im Mississippithal der Fortschritt der Cultur und die rasche Besiedlung in ausschliessender Abhängigkeit von dem Bau der Uferdämme, ein deutlicher Beweis, dass der Schutz vor der Gefahr dieses Stromes die erste Bedingung ist, um die reichen Ländereien seiner Ufer für die grossen Agriculturinteressen der Nation zu gewinnen und durch die Verbindung mit der Stromschifffahrt aus dem primitiven Zustand des Tauschhandels der grossen Arbeitstheilung des Welthandels zuzuführen. Also auch hier wie bei den Eisenbahnen hängt ein Gesetz der Bevölkerungszunahme vom Kapital in Form des Werkzeugs, von künstlichen Bauten ab, welche in erster Linie für Leben und Sicherheit, dann aber für alle Vortheile der Arbeitstheilung in Ackerbau, Handel und Schifffahrt die Garantie gewähren und die Bahn eröffnen. Der Ackerbauer braucht nicht mehr seine Nahrung selbst zu bauen; er kann sich auf eine einzelne Culturpflanze beschränken; Handel, Schifffahrt und Gewerbe können den Theilungsprocess der wachsenden Arbeitssumme eingehen und die gigantische Production dieser Länder mit dem grossen Consum der Welt vermitteln. Ueber den historischen Process dieser Besiedlung giebt der Bericht die beste bisher bekannte Auskunft."

„Wie wir bereits gesehen, liegt bei weitem der grösste und fruchtbarste Theil der natürlichen Ufer des Mississippi zwischen Kap Girardeau und dem Golf unter dem Niveau des Hochwassers. So lange dies Verhältniss bestand, lange vor Entdeckung des Landes, war es stets die erste Aufgabe der Ansiedler, sich während des Hochwasserstandes des Stromes vor Ueberschwemmung zu sichern. Ueberall in dieser Gegend wurde das Deichsystem angenommen mit Ausschluss jedes andern, ausgenommen des der Durchstiche, die man theilweise in nur wenigen Fällen für örtliche

Zwecke versucht hat. Die Geschichte der Deiche ist daher innig verbunden mit der Geschichte der Besiedlung des Landes.“

„Die ersten bleibenden Ansiedlungen von Europäern im Thale des niederen Mississippi fanden in Natchez (im Staat Mississippi) und in der gegenwärtigen Gegend von New-Orleans statt. In Natchez nahmen sie die Felsenufer ein, aber in New-Orleans musste sofort Vorsorge getroffen werden, um die Kolonie vor Ueberschwemmung zu sichern. Nach Dümont hat schon Delatour, der Ingenieur, der 1717 die Stadt New-Orleans ausgelegt hat, angeordnet „dass ein Deich (levée) oder Uferdamm vor der Front der Stadt errichtet werden soll, um die Stadt wirksamer vor Ueberschwemmung zu sichern.“ Obwohl dies Werk so frühzeitig in Betracht genommen wurde, so ist es doch erst im November 1727 vollendet worden, als der Gouverneur Perrier anzeigte, dass der Deich von New-Orleans vollendet und 5,400 Fuss lang und 18 Fuss breit auf der oberen Fläche sei. Er fügte hinzu „dass binnen einem Jahre 18 Meilen weit oberhalb und unterhalb der Stadt ein Deich gebaut würde, welcher, obwohl nicht so stark, als der der Stadt, doch den Zweck erfüllen würde, eine Ueberschwemmung zu verhüten.“ Zu gleicher Zeit kamen nach und nach beständig neue Colonisten und besetzten das Land längs der Ufer des Stromes, so dass im Jahre 1723 nach Francios Xavier Martin „die einzigen Ansiedlungen, die damals unterhalb Natchez begannen, die von St. Reine und Madame de Mezières etwas unterhalb Point Coupée — die von Diron d'Artaguette bei Batonrouge — die von Paris nahe dem Baiou Manchac — die des Marquis d'Anconio unterhalb La Fourche — die des Marquis von Artagnac bei Cannes Brulées — die von de Meuse etwas weiter unten und eine Pflanzung dreier Brüder Namens Chauvin von Canada bei den Tchapitoulas waren.“ Im Jahre 1728 gab es dort fünf Colonien, die sich 30 Meilen oberhalb New-Orleans ausdehnten und gezwungen waren, sich Erddämme zu ihrem Schutze zu bauen. Die Kosten dieser Uferdämme wurden von den Pflanzern getragen, indem jeder in der Länge seiner Fronte einen Damm baute. Im Jahre 1731 übergab die Mississippi-Compagnie die Colonie der französischen Krone. Du Pratz berichtet 1735, dass die Deiche sich von der „englischen Krümmung“ an 12 Meilen abwärts und 30 Meilen aufwärts auf beiden Seiten des Stromes ausgedehnt haben. Im selbigen Jahre wurde das Ungenügende des Zustandes dieser

Dämme aufgezeigt, da das Wasser sehr hoch war, und der Damm an mehreren Stellen einriss. Es ist sicher, dass sich diese Schwierigkeit dauernd fühlbar machte, bis 1743, wo nach Gayarré eine Ordonnanz verkündet wurde, die es den Einwohnern zur Pflicht machte „bis zum 1. Januar 1744 die Deiche zu vollenden, bei Strafe, ihre Ländereien an die Krone zu verlieren.“ Nach Monette dehnten sich 1752 die Pflanzungen 20 Meilen unterhalb und 30 Meilen oberhalb New-Orleans aus, und in dieser Ausdehnung war fast das ganze Ufer in einem hohen Zustande der Cultivation und vor Ueberschwemmungen sicher geschützt. Capitain Philip beschreibt in einem 1770 veröffentlichten Werke diese Ansiedlungen als in einer Ausdehnung von 20 Meilen weit unterhalb und 30 Meilen weit oberhalb New-Orleans bestehend. Mit andern Worten, die Einwohner hatten sich 20 Jahre lang der Bebauung und Verbesserung derjenigen Distrikte, die sie schon theilweise in Besitz genommen hatten, gewidmet, anstatt zu versuchen, die Deiche noch weiter am Ufer hin auszudehnen. Die Kriege zwischen England und Frankreich, die Abtretung aller ihrer Ländereien am Mississippi durch letztere Macht an Spanien, 1763, und das unpolitische Verfahren, das die spanischen Gouverneure befolgten, haben unzweifelhaft beigetragen, das Wachsthum der Colonien in dieser Epoche zurückzuhalten. Auch scheint die Ansicht vorgeherrscht zu haben, dass die Ansiedlung nicht weiter den Strom hinab ausgedehnt werden könnte „in Rücksicht auf die unermesslichen Kosten, welche die Deiche erforderten, die nothwendig wären, die Felder vor den Ueberschwemmungen von der Seeseite und von der Landseite her zu schützen“, bis nicht das Land durch Zunahme des Bodens erhöht würde (Francios Xavier Martin). Im Jahre 1800 wurde dies Territorium wieder an Frankreich zurückgegeben, zur Zeit als Napoleon I. Consul war und im Jahre 1803 wurde es an die Vereinigten Staaten abgetreten. Auf dessen damaligen Zustand kann man nach folgendem Auszuge aus dem „Abstract of Documents of the State Department and of the Treasury 1802—1805“ schliessen:

„Die hauptsächlichsten Ansiedlungen in Louisiana sind am Mississippistrom, welcher ohngefähr 20 Seemeilen vom Meere entfernt den Anfang der Kultur zeigt. Aufsteigend sieht man sie auf beiden Seiten mehr und mehr verbessert, bis man nach New-Orleans kommt. Ausgenommen den Punkt gerade unterhalb

..st das Land auf dem ganzen Wege von New-Orleans ·siedelt. Oberhalb von Batonrouge in einer Entfernung ɔ Seemeilen von New-Crleans und auf der Westseite des .sissippi ist Point Coupée, eine bevölkerte und reiche An-.dlung, 8 Seemeilen längs des Stromes sich ausdehnend. Hinter demselben an einem alten Bette des Stromes, jetzt einem See, dessen Ausflüsse verschlossen sind, liegt die Ansiedlung von Fausse Rivière. Sonst giebt es keine andere Ansiedlung am Mississippi, ausgenommen die kleine, Concord genannt, gegenüber von Natchez, bis man zum Arkansasflusse kommt, 250 Seemeilen oberhalb New-Orleans. Hier findet sich eine kleine Ansiedlung vor. Von da ab aber bis New-Madrid ist keine weitere Ansiedlung. Auf beiden Seiten dieses Wassers, Baiou La Fourche, sind Ansiedlungen, eine Plantage tief 15 Seemeilen weit. Das Baiou Plaquemine, 32 Seemeilen weit oberhalb New-Orleans ist die hauptsächlichste und schnellste Verbindung mit den bevölkerten und reichen Ansiedlungen von Atacapas und Opelousas.“ Louisiana wurde 1812 in die Union aufgenommen (als Staat). Stoddard in seiner Geschichte Louisianas von jenem Jahre berichtet: „Diese Uferdämme (levées) dehnen sich an beiden Seiten des Stromes aus, von der niedrigsten Ansiedlung bis zu Point Coupée auf der einen Seite und bis in die Nachbarschaft von Batonrouge auf der andern, ausgenommen da, wo das Land nicht in Besitz genommen ist. Nur wenige Ansiedlungen bildeten sich auf dem westlichen Ufer des Mississippi zwischen dem Redriver und dem Arkansasriver; sie sind dünn verstreut längs der Ufer vom Redriver an bis zur Mündung des Yazoo.“ Brakenridge berichtet: „Von Point Coupée bis La Fourche bestehen zwei Drittel des Ufers aus vollkommen geklärtem Boden (urbar gemachtem Boden) und von da bis New-Orleans laufen die Ansiedlungen ununterbrochen auf beiden Seiten fort und bieten die Ansicht eines fortlaufenden Dorfes dar. Im Jahre 1828 liefen die Deiche ununterbrochen von New-Orleans bis Redriverlanding fort, ausgenommen oberhalb Batonrouge's auf der linken Seite, wo die Felsenufer sie unnöthig machten. Oberhalb des Redriver waren sie auf dem rechten Ufer in einem vielfach unterbrochenen und unvollkommenen Zustande bis nach Napoleon hin. Sonst überall in der angeschwemmten Gegend war ihre Ausdehnung so beschränkt, dass sie nicht erwähnenswerth sind. Im Jahre 1844 wurden auf dem rechten Ufer die Deiche fast ununterbrochen

von New-Orleans bis nach Napoleon hin gebaut; und viele isolirte Deiche bestanden längs des tieferen Theils der Yazooseite. Oberhalb von Napoleon sind bis jetzt wenige, oder gar keine in Angriff gnnommen worden. Im September 1850 wurde dem Werke der Besitznahme der angeschwemmten Gegend unterhalb der Ohiomündung ein grosser Impuls durch das Government gegeben, welches durch einen Gesetzesakt, der am 28. September 1850 bestätigt wurde, den verschiedenen Staaten alle Sümpfe (swamps) und überschwemmten Ländereien, die unverkauft blieben, verlieh, um einen Fond zum Zweck der Besitznahme derjenigen Distrikte zu gründen, welche den Ueberschwemmungen ausgesetzt sind. Die Staaten von Louisiana, Mississippi, Arkansas und Missouri organisirten sofort eine Verwaltung für den Verkauf der Swampländereien, und ernannten Bevollmächtigte für die Anlegung und den Bau von Uferdämmen."

Nach diesem Stück Kulturgeschichte, das einen in seiner Ausschliesslichkeit seltsamen Faktor der Ansiedlung und Bevölkerungszunahme bildet und für Mississippi sowohl wie für Louisiana die eigentlichen Lebensbedingungen der Ansiedlung darstellt, wollen wir zu den Eisenbahnbauten übergehen. Diese zusammen mit der Schifffahrt des Mississippistromes und des Meeres bilden dann die Elemente, welche in die aneinandergereihten Pflanzungen den Scheidungsvorgang von Stadt und Land bringen. Sehen wir ab von den ersten Anfängen dieser Bauten, die wahrscheinlich schon in die Mitte der dreissiger Jahre fallen, und, wie die „Southern-Bahn" von Vicksburg bis Brandon, gleich den übrigen ersten Bahnen des Südens, Fehlschläge waren, so verdankt Mississippi sein vollendetes Durchgangs-Eisenbahnsystem dem Zusammenwirken zweier glücklicher Momente, der reichen und rührigen Seehandelsstadt New-Orleans, das, obwohl in Louisiana gelegen, die Hauptbasis der Bahnen bildet und dem Reichthum der Pflanzer, welche, die fruchtbarsten Baumwollgebiete innehabend, zur Vervielfältigung ihrer Produktion und des daraus fliessenden Gewinnes nichts, als schneller und billiger Transportmittel bedurften. Zur New-Orleans-Jackson- und Northern-Bahn, welche in ihrer nördlichen Fortsetzung den Staat in seiner ganzen Länge durchschneidet, hat die Stadt-New-Orleans allein Doll. 2,000,000 gezeichnet. Die Route, deren Beginn diese Bahn ist, schneidet der Länge des Staates nach das grössere westliche Drittel desselben ab, folgt ziemlich parallel

dem Laufe des Mississippi und besteht aus folgenden Gliedern und Zweigen: 1) „Die New-Orleans-Jackson- und Great-Northern-Bahn“ von Osyka an der Louisiana-Grenze (südlich nach New-Orleans sich fortsetzend) bis Canton (118,00 Meilen, Doll. 3,786,974 Kosten) 2) der „Mississippi-Central-Bahn“ von Canton nordwärts über Grenada nach der Tennessee-Staatslinie führend (282,50 Meilen, Doll. 8,475,000 Kosten) und 3) ein Zweig derselben der „Mississippi-Tennessee-Bahn“ von Grenada nach Memphis (Tennessee) nordwestlich nach der Verbindungsecke von Tennessee, Mississippi und Arkansas laufend (99,20 Meilen, Doll. 2,149,319 Kosten).

Eine zweite an der östlichen Grenze hinführende grosse Längsdurchgangsroute, die wir bei Alabama schon vorausgenommen haben, bildet die „Mobile- und Ohio-Bahn“ von der Alabama-Staatslinie bis zu der von Tennessee (282,50 Meilen, Doll. 8,475,000 Kosten).

Nicht ganz in der Mitte, mehr im Süden durchschneidet rechtwinklich diese beiden unregelmässigen Längsparallel-Linien eine transversale Durchgangsroute, die „Southern-Mississippi-Bahn“ von Vicksburg bis zur Alabama Staatslinie führend (143,60 Meilen, Doll. 4,308,000 Kosten). Ein kleiner Zweig derselben ist die „Raymond-Bahn“ (7,00 Meilen, Doll. 100,000 Kosten) von Raymond, wie unsere Statistik sagt, bis Brandon führend, was wahrscheinlich Bolton heissen soll. (So ist sie auch auf Lloyds Karte verzeichnet; eine Bahn von Raymond nach Brandon wäre einmal ein Ueberfluss, und würde ausserdem mehr wie 7 Meilen betragen).

Ausser diesen grossen Routen und ihren Zweigen sind noch zwei kleine Bahnen zu bemerken: 1) die Bahn von Grand Gulf am Mississippistrom zu Port Gibson (8,00 Meilen, Doll. 120,000 Kosten) und 2) ein kleines, die nordöstliche Ecke des Staates durchschneidendes Stück einer grossen Durchgangsroute der südlichen Staaten der „Memphis und Charleston-Bahn“ von der Tennessee-Staatslinie südöstlich nach der Alabama-Staatslinie verlaufend (27,00 Meilen, Doll. 625,779 Kosten).

Man sieht, das Eisenbahnsystem Mississippis ist einfach und gründlich. Wenn es, wie wir sehen werden, hauptsächlich nur der Vermehrung der grossen Stapelprodukte und nur wenig der Städte-Bildung und -Mehrung genützt hat, so liegt das einerseits an dem wilden fanatischen Sklavenhaltergeist der Bevölkerung

und der gewinnreichen grossen Ackerbaucultur mit Sklavenarbeit, andererseits daran, dass die grossen geschäftlichen und industriellen Grundlage-Punkte dieser Routen, Mobile, New-Orleans, Memphis, Nashville, Ohio u. s. f. alle ausserhalb des Staates liegen, und für die reichen Pflanzer die grossen Handelsmänner und Abnahmekunden bildeten.

Fabrikschornsteine und der tönende Hammer freier Arbeiter würden in Mississippi wohl so ungern gesehen und gehört worden sein, wie in gewissen deutschen antediluvianischen Kurfürstenthümern.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	5,179	23,024	42,176	70,443	179,074	295,718	353,901
Freie Schwarze	182	240	458	519	1,366	930	773
Sklaven	3,489	17,088	32,814	65,659	195,211	309,878	436,631
Gesammtbevölkerung	8,850	40,352	75,448	136,621	375,651	606,526	791,305
Landdistrikte	—	38,841	73,264	133,832	364,647	593,203	773,294
Städte: Natchez	—	1,511	2,184	2,789	3,800	4,434	6,612
Vicksburg	—	—	—	—	3,104	3,678	4,591
Jackson	—	—	—	—	2,100	2,600	3,500
Columbus	—	—	—	—	2,000	2,611	3,308

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 344,56	+ 83,18	+ 67,02	+ 154,21	+ 65,14	+ 19,68
Freie Schwarze	+ 31,87	+ 90,83	+ 13,32	+ 163,20	— 31,92	— 16,88
Sklaven	+ 389,76	+ 92,03	+ 100,09	+ 197,31	+ 174,96	+ 40,90
Gesammtbevölkerung	+ 355,95	+ 86,97	+ 81,08	+ 174,96	+ 61,46	+ 30,47
Landdistrikte	—	+ 88,62	+ 82,67	+ 17,24	+ 62,67	+ 30,36
Städte: Natchez	—	+ 44,60	+ 27,70	+ 36,25	+ 16,68	+ 49,11
Vicksburg	—	—	—	—	+ 18,49	+ 24,82
Jackson	—	—	—	—	+ 23,81	+ 34,61
Columbus	—	—	—	—	+ 30,55	+ 26,73

Abgesehen von der hohen Zunahme der Bevölkerung aller Klassen in den ersten Jahrzehnten der Staatsaufnahme, ist der Höhepunkt des Wachsthums nach vorangegangenem Sinken desselben die Periode von 1830—1840. Obwohl es wahrscheinlich ist, dass schon in den dreissiger Jahren die ersten Eisenbahnlinien gebaut wurden, so ist doch wohl hier, wie in den andern Baumwollstaaten die hohe Zunahme mehr der enorm gesteigerten Produktion von Baumwolle in Folge der Erfindung der Cottongin und der bedeutenden europäischen Nachfrage zuzuschreiben. Die Sklaven sind auch hier wieder eine Klasse, welche die höchste Zunahme in allen Jahrzehnten aufweist. Am eigenthümlichsten ist die Art der Zunahme der freien Schwarzen. Nach bedeutenden Schwankungen, nach einer raschen Zunahme im Jahrzehnt allgemeinen Bevölkerungsgedeihens, sinken sie plötzlich in den beiden letzten Jahrzehnten zu bedeutender Verminderung herab. Da diese Jahrzehute schon zu den Perioden der Verbitterung und des Hasses zwischen Süden und Norden gehören, so ist diese Erscheinung unstreitig politischen Verbannungsgesetzen zuzuschreiben. Es sind uns diese von Mississippi aus jener Zeit zwar nicht gegenwärtig; wir wissen aber, dass in den Sklavenstaaten in jener Periode Gesetze erlassen wurden, welche die freien Schwarzen, im Falle sie nicht bis zu einer bestimmten Frist auswanderten, damit bedrohten, von Staatswegen wieder als Sklaven verkauft zu werden. Im Ganzen ist sowohl die absolute Zahl der Gesammtbevölkerung, als auch die der Städte eine äusserst unbedeutende für diesen grossen Staat; und wir können als Wirkung der Eisenbahnaera nur konstatiren, dass die Städte-Bevölkerung in derselben überhaupt zugenommen hat, wenn auch das Maass der Zunahme ein äusserst geringes ist. Dies Resultat ist aber hier um so weniger auffallend, da in einem so ausschliesslichen Sklavenpflanzer-Staat überhaupt mit den Eisenbahnen nur die grossen Handelsstädte, als die Exportplätze der Stapelprodukte und Entrepots der Bedürfnisse aufblühen können, die Plätze für Mississippi von diesem Charakter aber alle ausserhalb des Staates liegen.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern.	Zahl der Acker		10,490,419.	16,853,564.
	Werth.	Doll.	54,738,634.	186,866,914.
Nutzvieh. Werth.		Doll.	19,403,662.	40,245,079.
Schlachtvieh. Werth.		Doll.	3,636,582.	7,528,007.
Butter		B.-Pfd.	4,346,234.	5,111,185.
Käse		-	21,191.	3,414.
Wolle		-	559,619.	637,729.
Wachs und Honig		-	397,460.	636,308.
Weizen		Bushel.	137,990.	579,452.
Roggen		-	9,606.	41,260.
Wälschkorn		-	22,446,552.	29,563,735.
Hafer		-	1,503,288.	121,033.
Gerste		-	228.	1,596.
Buchweizen		-	1,121.	1,740.
Reis		B.-Pfd.	719,856.	657,293.
Taback		-	49,960.	127,736.
Baumwolle		Ballen.	484,292.	1,195,699.
Hopfen		B.-Pfd.	473.	221.
Hanf		Tonnen.	7.	6.
Flachs		B.-Pfd.	665.	—
Zucker		Hogheads.	8.	244.
Syrup		Gallonen.	18,318.	3,445.
Bohnen und Erbsen		Bushel.	1,072,757.	1,986,558.
Irländische Kartoffeln		-	261,482.	401,804.
Süsse Kartoffeln		-	4,741,795.	4,348,491.
Wein		Gallonen.	407.	10,106.
Heu		Tonnen.	84.	217.
Grassaat		Bushel.	533.	1,175.
Sorghumsyrup		-	—	8,207.
Obst. Werth		Doll.	50,405.	259,380.
Gartenprodukte. Werth		-	46,250.	124,608.
Häusliche Manufakturen. Werth		-	1,164,020.	1,318,426.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Werth der Produkte. Total	Doll.	2,912,608.	6,000,000.
Bretter	-	913,197.	2,055,396.
Mehlarten	-	461,838.	541,994.
Dampfmaschinen	-	30,000.	528,000.
Baumwollengüter	-	22,000.	261,135.
Leder	-	241,632.	223,862.
Wollenfabrikate	-	31,670.	184,500.
Gusseisen	-	84,400.	147,550.
Ackerbaugeräthe	-	109,260.	94,283.

Ueber den Handel Mississippis haben wir nur wenige Notizen. Der Export betrug von 1831—1840 Doll. 30,483. Der Import von 1821—1830 Doll. 1,063, von 1831—1840 Doll. 565, von 1841—1850 Doll 434, von 1851—1860 Doll. 672; Notizen, welche durch ihre offenbar zu geringe Zahl der betreffenden Werthe keinen Glauben verdienen. Die Statistik der Produktion entspricht in allen Zweigen unseren Voraussetzungen. Ausser der massenhaften Erzeugung der Stapelprodukte des Südens, Reis, Taback und Baumwolle, ist die Produktion von animalischer Nahrung, von Nutz- und Zugthieren, von Erbsen und Bohnen und von süssen Kartoffeln bedeutend, die von Cerealien, mit Ausnahme von Wälschkorn, eines allgemeinen Nahrungsmittels auf dem Lande gering. Auch die städtische Produktion ist sichtlich im Zunehmen. Man kann wohl annehmen, dass die gesammte Ackerbauproduktion, ausser der der Baumwolle und der andern Stapelprodukte, hauptsächlich der durch den Eisenbahnverkehr zunehmenden Bevölkerung der Städte und ihrer Bedürfnisse zuzuschreiben ist.

Louisiana.

Louisiana, zwischen dem 28° 55′ und 33° 00′ der Breite und dem 88° 40′ und 94° 23′ der Länge gelegen, mit einem Flächeninhalt von 46,431 Quadratmeilen oder 29,715,840 Ackern, wurde den 26. März 1804 als Territorium und den 20. Februar 1811 als Staat mit der politischen Hauptstadt Baton Rouge in die Union aufgenommen. Der Hauptkörper des Staates grenzt nördlich mit einer dem Breitengrad parallelen Vermessungslinie an Arkansas, östlich mit der natürlichen Grenze des Mississippi an den gleichnamigen Staat, westlich mit einer kurzen Vermessungslinie und dem Lauf des Sabineflusses an Texas. Im Süden streckt sich eine breite Landstrecke südlich von Mississippi nach Osten vor, die nach Südosten in einer vielbuchtigen und deltaentsprungenen Landzunge endet. Dieses Stück des Staates hat mit dessen Hauptkörper im Süden und Osten den Golf von Mexico als Küstengrenze und im Westen den Sabine-Fluss gemein; im Osten wird sein nördlicher Theil vom W. Pearl-Flusse begrenzt.

Louisiana war von Anfang an ein Pflanzerstaat und, inmitten der Baumwollzone gelegen, war das Stapelprodukt der Baumwolle und nächst diesem Reis und Taback die Hauptproduktion des

Staates. Seine Lage am Mississippi, an dessen Mündung, seine ausgedehnte Seeküste, sein reicher fruchtbarer Boden, vor allem aber das frühzeitige Emporblühen der grossen Handelsstadt New-Orleans, des New-Yorks des Südens, prädestinirten diesen Staat zum Empirestaat der Baumwollstaaten. Wenn wir bei Mississippi mit der Entstehungsgeschichte des Staates zugleich die des Staates Louisiana skizzirt und aus dem Bau von Deichen, als dem örtlichen Ansiedlungsfaktor abgeleitet haben, so werden wir in der folgenden Beschreibung der Stadt New-Orleans und seines Handels, die wir aus Andrews' Bericht entnehmen, in gleicher Weise die Erklärung finden, weshalb gerade diese Stadt den grossen Handel des breiten, den wichtigsten Theil der Union in sich begreifenden Mississippithales fast einzig angeeignet und zum grossen Theil erhalten hat. Die gebieterische Noth war die Lehrerin und die Gründerin seiner Grösse. Die Deichbauten der Stadt, die zum Schutze gegen die „gefährlichen Freunde“, den Mississippi und das Meer, errichtet werden mussten, trugen zu gleicher Zeit dazu bei, den Hafen von New-Orleans zum geschätztesten und vortheilhaftesten für Handel und Schifffahrt zu machen.

Die Stadt New-Orleans liegt am linken Ufer des Mississippistromes, ohngefähr 100 Meilen von dessen Mündung entfernt, in der Breite von 29° 57′ 30″ und der Länge von 9° 8′ westlich. Dies ist 953 Meilen unterhalb der Mündung des Ohio, 1,149 unterhalb der Mündung des Missouri nach dem Laufe des Flusses; 1,397 Meilen in gerader Linie südwestlich von New-York; 1,612 von Boston und 1,172 von Washington nach der Postroute. Die Bevölkerung der Stadt war 1800 ohngefähr 8,000; 1810 17,242; 1820 27,176; 1830 46,310; 1840 102,193 und 1850 zusammen mit seinen Vorstädten 125,000 und zeigt so eine Verdoppelung der Bevölkerung innerhalb 12 Jahre durchschnittlich für das letzte halbe Jahrhundert. Dies ist ausserordentlich, wenn wir die Natur des Climas und die Thatsache in Betracht ziehen, dass nur ohngefähr sechs Monate im Jahre dem thätigen Geschäfte gewidmet werden. Die Geschäftswelt hatte hier immer einen nomadischen Charakter; viele Personen kamen zur Betreibung von Geschäften während der Winterzeit dahin und kehrten in den Sommermonaten nach Norden zurück. Für Handelszwecke nimmt New-Orleans eine hohe und gebieterische Lage ein. Es ist das natürliche Entrepot für die Bedürfnisse zu

Zufuhren, die für alle Theile des Mississippithales bestimmt sind und das Depot für die Produkte jener fruchtbaren Gegend, die einen Seemarkt suchen. Auf dem Wege des Mississippistromes und seiner Nebenflüsse ist ein Binnenlandhandel in seine Hände gegeben, der nie seines Gleichen hatte. Die Dampfschiffe können seine Werften verlassen und auf Fahrten von mehreren Tausend Meilen hinausgehen, ohne zu löschen. Der Mississippi und seine Nebenflüsse sind auf beiden Seiten von ausgedehnten Länderstrecken von unübertroffener Fruchtbarkeit des Bodens eingefasst, der die Arbeit des Ackerbürgers sofort mit Erndten von Zuckerrohr, Getreide und Baumwolle belohnt. Dies sind die Hauptstapelprodukte des Mississippithales und die Lieferung eines jeden seiner Produkte nach New-Orleans nimmt reissend zu. Bisher war der Strom der einzige Canal, von dem der Transport derselben abhing. Verschiedene Eisenbahnlinien sind jedoch gegenwärtig im Bau begriffen, um den Transport von Zucker und Baumwolle, die weiter vom Fluss entfernt erzeugt werden, zu Markt zu bringen und so das Areal der Erzeugung zu vergrössern. Diese massenhaften Produkte vertragen keine ausgedehnten Landfuhren nach der alten Weise, wenn sie zum Reichthum des Erzeugers ausschlagen sollen; aber der Bau der Eisenbahnen wird nicht nur die Lage der inneren Pflanzer durch die billige Versendung nach dem Flusse günstig verändern, sondern auch wesentlich zum Handel und Reichthum der Stadt New-Orleans beitragen, in ausgezeichneter Weise eines Platzes des Austausches und der Vertheilung. Es ist das grosse Depot der südwestlichen Pflanzungen, wo Baumwollen- und Zucker-Erndten noch im Felde stehend verkauft, oder, wenn nöthig, in Voraussicht derselben Vorschüsse darauf verliehen werden.*)

Es hat ingleichen einen ausgedehnten Handel mit Texas, Mexico und den Golfhäfen und einen wichtigen fremden Ausfuhrhandel. Es hat ausserdem einen grossen Küstenhandel mit den Atlantischen Häfen, dessen Werth nur im Allgemeinen aus seinen Resultaten kennen gelernt werden kann.“

---

*) Dies ist im Lauf der Zeit nicht das Monopol von New-Orleans geblieben. Auch in der Wallstreet von New-York wurden die südlichen Erndten im Halm verkauft, und wurde so ein grosser Theil der New-Yorker Handelswelt und der von ihnen Abhängigen noch wirksamer, als durch den Baumwollhandel an das Interesse der Pflanzer gefesselt.
Anm. d. Verf.

„Seit der Erwerbung von Californien durch die Vereinigten Staaten, der Entdeckung seines Mineralreichthums und der daraus folgenden Eröffnung eines wichtigen Handels nach dem stillen Meere ist die Bedeutung von New-Orleans gegenüber der New-Yorks und anderer atlantischer Städte nicht so gut aufrechterhalten worden, als früher. Die atlantischen Städte, besonders aber New-York haben fast den ganzen Verkehr und Handel nach Californien in die Hände bekommen, in Folge der Errichtung von Linien grosser Oceandampfer für den Weg über Panama und Nigaragua und der Betheiligung so vieler Dampfer, Klipperschiffe und anderer Fahrzeuge an diesem Handel in jenen Häfen, die das Cap Horn umschifften. Sanguinische Hoffnungen günstiger Resultate für die Stadt hegt man in New-Orleans in Bezug auf den Pacific-Handel von der Eröffnung der Golf- oder Tehuantepec-Route, als einer Canalroute für Schiffe, oder einer Transitroute für Eisenbahnen. Unzweifelhaft würden diese Voraussetzungen verwirklicht werden, aber zu gleicher Zeit würden, wie man glaubt, die Vortheile einer solchen Route in gleich günstigem Grade für die Atlantischen Häfen erwachsen. Capital, Schifffahrt und Seemannschaft, die von jenen Städten für die Wallfischfahrten und den Handel nach dem stillen Meere, China und Ostindien geliefert werden, könnten bei allen grossen Vortheilen einer solchen Route für New-Orleans nicht sogleich auf New-Orleans übertragen werden. Als aufnehmendes Reservoir aller der ungeheuren und unschätzbaren Hülfsquellen des Mississippithales — ein natürlicher Vortheil, der niemals durch künstliche Verbindungen dieses Thales mit der atlantischen Küste zerstört werden kann — wird New-Orleans seinen Rang als eine der grössten Handelsstädte der Welt behaupten.“

Ueber die commercielle Bedeutung von New-Orleans giebt Andrews folgende Auszüge aus einem Artikel von „De Bows Review“ 1846 von W. L. Hodge, damaligem Hülfs-Sekretär des Schatzamtes.

„Keine Stadt der Welt ist als Handelsmarkt mit so raschen Riesenschritten vorangeeilt, wie New-Orleans. Sein Handelsleben, kann man sagen, hat nach der Uebertragung von Louisiana an die Vereinigten Staaten 1803 begonnen; vor dieser Zeit war sein Handel unbedeutend, und bereits in dieser kurzen Periode von ohngefähr 40 Jahren erwarb es den Rang der vierten Stadt der Welt an Grösse und Werth des Handels, und wird nur von

London, Liverpool und New-York übertroffen. Die fremde Einfuhr in New-York übertrifft bedeutend die von New-Orleans, aber zieht man das Ganze in Betracht, was als fremder und als Küsten-Handel in beiden aus- und eingeht, so möchte es zweifelhaft sein, ob die Masse und möglicher Weise auch der Werth der Waaren, die an der Mündung des Mississippi ein- und ausgehen, nicht denen gleichkommt, die bei Sandy Hook aus- und eingehen. In jedem Fall werden sie, wenn nicht jetzt, doch in wenigen Jahren jenen gleichkommen, oder sie selbst übertreffen und New-Orleans in den dritten Rang der Städte der Welt versetzen."

„Die Vortheile und Bequemlichkeiten des Geschäfts in New-Orleans sind vollständig gleich denen irgend eines andern Platzes und selbst bedeutender. Es ist der Mittelpunkt unermesslicher Austausch-Operationen; und irgend ein Betrag von Fonds kann jederzeit in den kürzesten Terminen auf gute Creditbriefe hin gehoben werden; Wechsel nach irgend einem bedeutenden Platz der Vereinigten Staaten oder einer der Handelsstädte des westlichen Europas werden mit grosser Bereitwilligkeit und Leichtigkeit negociirt; und die Bankinstitute gewähren den örtlichen Bedürfnissen und dem Handel der Stadt alle billigen Bequemlichkeiten."

„Einzelne europäische Städte mögen glänzendere Quais, oder grossartigere Docks zum Behuf der Verschiffung, Landung und Ladung der Schiffsfrachten aufzuweisen haben, die an äusserem Aussehn und Dauerhaftigkeit irgend etwas derart in New-Orleans übertreffen, aber gewiss nichts Bedeutenderes an thatsächlicher Bequemlichkeit, wie die unscheinbaren Werften der Stadt."

„Wie allgemein bekannt, ist die Oberfläche des angeschwemmten Bodens von Louisiana mit Einschluss der Lage der Stadt bedeutend tiefer als der Fluss bei gewöhnlichem Niveau des Hochwassers; und das Land wird vor Ueberschwemmung durch hohe und solide Uferdämme oder Deiche, die sogenannten levées, geschützt, die sich auf beiden Seiten des Stromes unterhalb und in einer grossen Entfernung oberhalb der Stadt ausdehnen. Ausserhalb des Deiches des Flusses wird das Ufer „batture" genannt, an vielen Plätzen vergrössert durch fortwährend neuangeschwemmte Ablagerungen, während an andern Stellen, wo der Fluss ein sogenanntes „falling bank", sinkendes Ufer hat, das Wasser stufenweise ins Land überschreitet. Im ersten Falle schreitet der Deich fort, in so weit als das batture zunimmt und dies war bei einem

grossen Theil der Front von New-Orleans der Fall, wo in einigen Theilen der Deich in den letzten 25 Jahren um volle 1000 Fuss zugenommen und die Front der Waarenhäuser in grosser Ausdehnung jetzt in dieser Entfernung vom Wasser absteht und so einen prächtigen Platz für die ungeheuren Massen von Produkten gewährt, die jährlich hier gelandet und verschifft werden. Die Werften sind ausserhalb des Deiches auf massive Pfähle gebaut, die mit einer schweren eisernen Ramme in den Moorgrund getrieben sind und sich über dem Fluss tief genug ins Wasser hinaus erstrecken um den schwersten Dampfern und Schiffen das Anlegen gegen dieselben zu ermöglichen. Schwere Querbalken verbinden die Pfahlköpfe und auf diese Pfähle wird die Ueberbrückung, aus dicken Planken bestehend, gelegt, deren Ränder einen Zoll weit auseinanderstehen um der Anhäufung von Schmutz vorzubeugen, der so durch diese Spalten in den unten fliessenden Strom fällt, so dass fünf Minuten nach dem heftigsten Sturm die ganze Oberfläche in vollkommen reinem Zustande sich befindet und jede Art von Waaren aufnehmen kann. Diese Werften sind im Rücken so mit Planken belegt, bis sie die Krone des Deiches erreichen, an einigen Plätzen 150 bis 200 Fuss breit und werden durch einen beständig angesetzten Mantel von Muscheln fest und solid gemacht und stets in guter Ordnung erhalten. Eine dieser Werften stellt am Flusse eine ununterbrochene Front von 1500 Fuss dar; andere von 600—800 Fuss und in Geschäftszeiten sieht man gewöhnlich diese Fronten besetzt mit Dampfschiffen mit den Bug anliegend und jedes mit aufgetakelten Gerüsten am Werft eifrig beschäftigt mit Löschen oder Laden. Die Werften für Schiffe, die zur See gehen, sind von einander getrennt durch ein dazwischen laufendes Dock; und jede Werft dient einer Reihe von Schiffen, welche ungleich den Dampfschiffen den Fluss hinauf und hinab vor Anker liegen, immer eines ausserhalb des andern, drei, vier bis fünf Reihen tief, durch ein breites gemeinschaftliches Gerüst, das mit dem Deiche zusammenhängt und an der Bugseite des Schiffes entlang sich bis zum auswärts gelegnen erstreckt. Das Bauholz, die Planken und alles Zubehör für diese Gerüste werden von der Stadt besorgt, die selbst die Presennings (tarpaulin, getheerte Schiffsleinwand) zum Schutz der Waaren im Fall des Regnens liefert.“

„Diese Einzelheiten geben wir, um den mit der Schifffahrt Vertrauten zu zeigen, welch' grosse Bequemlichkeiten und

leichterungen hier gewährt werden, und ohne die es unausführbar wäre ohne grosse Ungelegenheiten und bedeutende Kosten durch die ungeheure Masse von Geschäften, die in dieser Stadt erledigt werden, hindurch zu kommen."

Aus Einfuhrtabellen, die Andrews von New-Orleans giebt, ersehen wir folgende Resultate: Die Einfuhren begreifen in sich: Aepfel, Speck, Sackleinwand, Ballenseile, Bohnen, Butter, Wachs, Rindfleisch, Büffelfelle, Baumwolle, Wälschkornmehl, Wälschkorn, Käse, Lichte, Apfelwein, westliche Kohlen, getrocknete Aepfel und Pfirsiche, Federn, Flachssamen, Mehl, Pelzwerk, Hanf, Häute, Heu, Roheisen, Schweinefett, Leder, Kalk, Blei, Syrup, Hafer, Zwiebeln, Leinöl, Ricinusöl, Schweinefettöl, Kartoffeln, Schweinefleisch, Porter und Ale, Packgarn, Rehfelle, Bärenfelle Schrot, Seife, Dauben, Zucker, spanisches Moos (Tillanosia) Talg, Taback, Bindgarn, Essig, Whisky, Fensterglas, Weizen und verschiedene andere Artikel.

Die Gesammteinfuhr betrug i. d. Jahren	1841—42.	1845—46.	1851—52.
an Werth . . . . Doll.	45,716,045.	77,193,464.	108,051,708.

Die Ausfuhren betrugen 1834 · Doll. 25,646,912.
- - 1840 - 34,236,936.
- - 1851 - 54,413,963.

Von Canälen von Louisiana sind zu erwähnen:

Canäle.	Routen der Linien.	Meilen. Canal.	Stehendes Wasser.
Der Orleans-Bank-Canal	Vom Mississippi nach dem See Pontchartrain . . .	4,25	—
Die Baratarianavigation	Vom Mississippi, 6 Meilen oberhalb New-Orleans, nach d. Berwick-Baiou	22,00	63,00
Der Carondeletcanal . .	Von New-Orleans nach dem Baiou St. John . .	2,00	—
Der Lake-Veret-Canal .	Vom Lafourche Baiou nach dem See Veret .	8,00	—

Ueber die Eisenbahnbauten Louisianas giebt Andrews gute geschichtliche Mittheilungen:

„Der Staat Louisiana, der am Mississippistrom einen geeigneten Canal nicht blos für den Handel und das Reisen der eignen Bevölkerung, sondern auch für die Aufschliessung des inneren

Handels des ganzen Landes hat, erstrebte und vollendete nur wenige Bauten künstlichen Verkehrs. Ehe Eisenbahnen in Gebrauch kamen, gewährte der Strom das beste Transportmittel für Personen, wie für Waaren; und lange Gewohnheit hatte die Ueberzeugung befestigt, dass es durch andere Canäle und Routen des Handels nicht übertroffen werden könnte. Keine Vorstellungen konnten in der Bevölkerung von New-Orleans den Sinn für die Wichtigkeit erwecken, dem Beispiel anderer Städte zu folgen, und ihre natürliche Lage durch künstliche Bauten zu verstärken, bis die Abnahme des Handels — eine Folge von Bauten rivalisirender Gemeinden — die Nothwendigkeit, ähnliche Verbesserungen zu unternehmen, zu offenkundig machte, um längeren Aufschub zu gestatten. Obwohl die Projekte der nördlichen und der östlichen Staaten, die zum Ziele hatten, den Handel des Mississippithales zu erreichen, nur theilweise gelungen waren, so war doch der Einfluss, den sie selbst in ihrer Kindheit auf die Ableitung des Handels dieses grossen Thales von dessen natürlichen und gewohnten Canälen ausübten, so markirt und entschieden, dass vor wenigen Jahren der Handel von New-Orleans mit den entfernten Theilen des grossen Thales sich vermindert, oder wenigstens nicht vermehrt hatte, trotz der reissenden Zunahme des Westens an Bevölkerung und Reichthum. Solch' eine Thatsache war zu erstaunlich, um nicht in der ganzen Gemeinde den Sinn für die Nothwendigkeit aufzurühren, zur Abwendung des Unglücks, das den Verlust ihres Handels und ihrer Handelsgrösse drohte, die geeigneten Schritte zu thun; und die Bevölkerung von New-Orleans ergreift jetzt (1854) die wirksamsten Maassregeln, um die Folgen ihrer Nachlässigkeit wieder zu ersetzen und ist eifrig mit der Verfolgung zweier grosser Bauten beschäftigt, vermöge deren sie bezweckt, den Halt, den sie am Handel des Mississippithales hatte, wieder zu erringen und zu bewahren."

Das Hauptproject, das jetzt die Bevölkerung von Louisiana und vor allem die von New-Orleans beschäftigt, ist die New-Orleans- und Nashville-Bahn („New-Orleans-Jackson- und Northern-Bahn"), durch deren Bau sie vorhaben nicht blos eine direkte Verbindung mit einer Gegend des Landes, die den grössten Betrag an Handelsgütern zu liefern vermag, sondern auch mit den zahlreichen im Süden und im Westen im Bau begriffenen Eisenbahnen herzustellen. Die Länge dieser Bahn wird nahezu 500 Meilen betra-

Sie wird, wie bekannt, eine sehr fruchtbare und produktive Gegend durchkreuzen, und an ihrem nördlichen Endpunkt mit allen Theilen der Union in Eisenbahnverbindung treten. Man glaubt diese Bahn werde einen starken gegenwirkenden Einfluss auf die Bestrebungen ausüben, den Handel des Mississippithales nach andern Städten abzuleiten. Die ganze Linie ist gegenwärtig unter Vermessung, und wird, da der Bau zu grosser Eile drängt, so bald als thunlich in Contract gegeben werden.“ *)

„Das andere Hauptprojekt, das die Aufmerksamkeit des Staates mit dem vorhergehenden theilt, ist die „New-Orleans- und Opelousas-Bahn“ (im Jahr 1860 von Algiers, gegenüber von New-Orleans, bis Franklin nahe beim Chastimachasee vollendet. A. d. V.). Der Zweck dieser Bahn ist, Handel und Reisegelegenheit des durchschnittenen Landes zu vermitteln, und zugleich einen Stamm für zwei andere Linien zu bilden, eine nach Texas mit der Erwartung, dass sie eventuell über den Continent nach dem stillen Meere geführt würde, und eine andere in nördlicher Richtung durch Arkansas nach St. Louis.

Die Route dieser Bahn kreuzt den grossen zuckererzeugenden Distrikt von Louisiana, von dem aus der Transport nach einem Markt wegen der Unmöglichkeit, gute Erdstrassen zu bauen, schwere Kosten und langen Aufschub erfordert. Für die unermessliche Produktion dieses Theiles des Staates wird diese Bahn ein passendes Ausgangsthor für einen guten Handelsweg eröffnen.“

„Der Einfluss, den Eisenbahnen, wie man berechnete, auf den Handel und dadurch auf den öffentlichen Geist der Gemeinde ausüben, hat im gegenwärtigen Zustand des Geschäftsverkehrs von New-Orleans eine merkwürdige Beleuchtung erfahren; in gleicher Weise war dies ersichtlich in der ausserordentlichen Revolution, welche die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit dieser Bauten als eines Mittels, Handel und Wohlstand zu erhalten, in der politischen Organisation dieser Stadt und des Staates bewirkt hat. So lange als der Handel vollständig auf seine natürlichen Canäle beschränkt blieb, nahm New-Orleans eine Stellung ein, die grössere Vortheile, als irgend eine andere Stadt dieses Continents besass. Sie hatte den Schlüssel in Händen zum Handel seines grössten und produktivsten Thales, das von Flüssen bewässert wird, die 50,000 Meilen

*) Diese Bahn ist gegenwärtig und war schon 1860 vollendet.
A. d. V.

inländischer Schifffahrt gewähren. Dieses Thal ist jetzt die hauptsächlichste producirende Gegend derjenigen Artikel, welche die Basis unseres fremden und einheimischen Handels bilden."

Die Fähigkeit, diesen Handel zu monopolisiren, wird daher der Prüfstein commerzieller Suprematie unter den zahlreichen Bewerbern sein. Vor dem Bau künstlicher Verkehrs-Canäle genoss New-Orleans ein natürliches Monopol des Handels des Mississippithales. Aber wir haben bereits gezeigt, dass in den Vereinigten Staaten natürliche Handelscanäle denen künstlicher Art nicht ebenbürtig genug sich erwiesen haben. Der Fortschritt der letzteren hat bereits ernsthafte Einfälle in den Handel gemacht, zu dem die Kaufleute von New-Orleans früher glaubten ein vorgeschriebenes Recht zu haben. Es ist ausser Zweifel, dass dieser Handel sich den östlichen Städten zuwenden muss, wenn er nicht durch den Bau von Handelscanälen, die seinen Bedürfnissen besser entsprechen, als der Mississippistrom und seine Nebenflüsse, für seine alten Routen wieder gewonnen werden kann. Wie schon bemerkt, liess sich die Bevölkerung von New-Orleans so wenig wie die des Staates eher bewegen zu handeln, als bis die abzuwendende Gefahr drohend wurde.

„Aber da in den südlichen Staaten Werke von solcher Grösse durch Privatunternehmung nicht ausgeführt werden können, so stellte sich soweit Louisiana betheiligt war heraus, dass weder der Credit des Staates, noch der der Stadt New-Orleans zu den beabsichtigten Bahnen benutzt werden konnte; der des Staates nicht wegen eines constitutionellen Hindernisses, der der Stadt nicht, weil er bereits seiner Ehre verlustig war. Unter diesen Umständen fühlte man, dass der erste Schritt, der gethan werden musste, der war, die Unfähigkeit von Seiten des Staates zu entfernen, und den Credit der Stadt bis zu dem Punkte wiederherzustellen, dass man von ihm Gebrauch für die Ausführung der Pläne machen könnte, die ihr Wachsthum und ihr Gedeihen zum Ziele haben. Beide Zwecke sind bereits erreicht. Die Constitution des Staates wurde so weit umgewandelt, dass die Hülfe zu Eisenbahnprojecten erlaubt war. Eine weit grössere Wandlung wurde in New-Orleans selbst bewirkt. Bis in die neuere Zeit war diese Stadt in drei Municipalitäten getheilt, von denen jede eine bestimmte politische Organisation hatte. Jede dieser Municipalitäten hatte grosse Schulden contrahirt, deren Bezahlung nicht honorirt wurde. Ihre Credite konnten also für keine Bauten

der Verbesserung benützt werden. Man sah, der einzige geeignete Weg, die beabsichtigten Resultate zu erlangen, war der, die verschiedenen Organisationen zu einem einzigen Körper zu befestigen und die alten Verbindlichkeiten mit neuen Anleihen zu bezahlen, die auf dem Credit der ganzen Stadt ruhten. Alles dies wurde ausgeführt. Der Erfolg war magisch.

Der Credit der Stadt wurde vollständig wiederhergestellt. Die neue Anleihe für die Bezahlung der ausstehenden Verbindlichkeiten gebot über eine hübsche Prämie; und die Stadt ist jetzt in der Lage, ihre Hülfe für die beabsichtigten Bahnen hinreichend auszudehnen. Da der Verlust ihres Geschäfts und ihres Credits in seinen Spuren bis zu der Gleichgültigkeit verfolgt werden konnte, mit der sie alle Bauten innerer Verbesserungen betrachtete, so ist sie entschlossen beides wieder herzustellen, indem sie alle Elemente, die die moderne Wissenschaft zur Unterstützung menschlicher Bestrebungen und zur Schöpfung von Reichthum liefert, zu Hülfe ruft.

Ausser der besprochenen Anleihe von Doll. 2,000,000 hat die Stadt noch Doll. 2,000,000 zur Hülfe der New-Orleans- und Nashville-Bahn und Doll. 1,500,000 zu den New-Orleans- und Opelousas-Bahnen votirt. Diese Summen werden wahrscheinlich noch erhöht werden, sollte es nöthig scheinen zur Vollendung ihrer Zwecke."

Das heutige Eisenbahnsystem von Louisiana hat diese Hoffnungen theilweise bestätigt. Die Hauptlinie nach Tennessee ist wenigstens vollendet, wie wir bereits bei Mississippi und Tennessee gesehen; die andere nach Opelousas ist bis nach Franklin in Betrieb. Im Ganzen ist das System der meist aus kleinen Linien bestehenden Eisenbahnen von Louisiana höchst einfach. Die Basis und Wurzel derselben ist New-Orleans, der Stamm der Mississippistrom. Beginnen wir an diesem Leitfaden, so folgen sie von New-Orleans aus den Mississippi hinauf in folgender Reihe:

1) Die südlichste, die „New-Orleans-Opelousas- und Great-Western-Bahn", beginnt von Algiers am linken Ufer des Mississippi gerade New-Orleans gegenüber und geht in der Richtung von Opelousas am südlichen Ufer des See's Chestimacha bis Franklin (80,00 Meilen, Doll. 4,459,680 Kosten).

2) Entgegengesetzt am andern Flügel der Deltalandzunge

geht ostwärts von New-Orleans die „Mexican-Golf-Bahn“ bis Proctorsville am Golf (27,00 Meilen, Doll. 662,910 Kosten).

3) Zwei kleine Bahnen führen von New-Orleans nach dem im Rücken der Stadt gelegenen grossen See Pontchartrain, der mit dem Golf in Verbindung steht, die „Mileburg- und Pontchartrain-Bahn“ von New-Orleans nach Lakeport (6,00 Meilen, Doll. 212,938 Kosten), und die Bahn von New-Orleans nach Carollton (15,00 Meilen, Doll. 500,000 Kosten).

4) Dann folgt der Louisiana-Theil der grossen „New-Orleans-Jackson- und Great-Northern-Bahn“ von New-Orleans nach Osyka im Staate Mississippi (88,00 Meilen, Doll. 2,824,207 Kosten).

5) Höher hinauf den Mississippi folgt die kleine Bahn von Baton Rouge nach Grosse Tête in der Richtung von Opelousas (17,00 Meilen, Doll. 327,112 Kosten).

6) Dann weiter hinauf vom rechten Ufer des Stromes und nahe bei einander zwei kleine Bahnen, die von Port Hudson nach Clinton (22,00 Meilen, Doll. 750,666 Kosten) und die von St. Francisville nach Woodville (im Mississippistaat) (26,00 Meilen, Doll. 620,000 Kosten).

7) Die nördlichste, die „Vicksburg-Schreveport- und Texas-Bahn“ geht vom Mississippi gegenüber von Vicksburg westlich und ist bis Munroe am Washitaflusse vollendet (76,00 Meilen, Doll. 1,662,691 Kosten).

Die Länge der Eisenbahnen i. J. 1850 im Betrieb war 79,50 Meilen, bei Doll. 1,320,000 Kosten, die 1860 im Betrieb 358,00 Meilen, bei Doll. 12,020,204 Kosten.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Weisse	34,311	73,383	89,441	158,457	255,491	357,629
Freie Schwarze	7,585	10,960	16,710	25,502	17,462	18,647
Sklaven	34,660	69,064	109,588	168,452	244,809	331,726
Gesammtbevölkerung	76,556	153,407	215,739	352,411	517,762	708,002
Landdistrikte	59,314	125,879	164,913	241,312	376,015	517,083
Städte: New-Orleans	17,242	27,178	49,826	102,193	116,375	168,675 (New-Orleans und Lafayette zusammen)
Lafayette	—	—	—	3,207	14,590	
Algiers, gegenüber von New-Orleans	—	—	—	—	—	5,816
Baton Rouge	—	350	1,000	2,269	3,905	5,428
Shreveport	—	—	—	430	1,728	3,500
Carollton	—	—	—	1,000	1,470	3,000
Natchitoches	—	—	—	1,000	1,261	1,500
Thibodeauxville	—	—	—	1,000	1,242	1,500
Barataria	—	—	—	—	1,176	1,500

Prozentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Weisse	+ 113,87	+ 21,88	+ 77,16	+ 61,23	+ 39,98
Freie Schwarze	+ 44,50	+ 52,46	+ 52,62	− 31,53	+ 6,78
Sklaven	+ 99,26	+ 58,67	+ 53,72	+ 45,33	+ 35,50
Gesammtbevölkerung	+ 100,39	+ 40,63	+ 63,35	+ 46,92	+ 36,74
Landdistrikte	+ 112,22	+ 31,01	+ 46,33	+ 55,82	+ 37,52
Städte: New-Orleans	+ 57,62	+ 83,33	+ 107,10	+ 13,87	+ 44,94
Lafayette	—	—	—	+ 354,94	
Algiers	—	—	—	—	+ 58,06
Baton Rouge	—	+ 185,74	+ 126,90	+ 72,10	+ 39,00
Shreveport	—	—	—	+ 301,85	+ 102,54
Carollton	—	—	—	+ 47,00	+ 104,08
Natchitoches	—	—	—	+ 26,10	+ 18,95
Thibodeauxville	—	—	—	+ 24,20	+ 20,78
Barataria	—	—	—	—	+ 155,94

New-Orleans hatte 1763: 3,190, 1785: 4,980 und 1803 ohngefähr 8,000 Einwohner.

Wir machen bei dieser Tabelle auf das bezeichnende Resultat des Sklavenstaates par excellence aufmerksam, dass sich die Zahl der Sklaven fast in allen Jahrzehnten über der der Weissen, die der gesammten Schwarzen immer und bedeutend über der der Weissen erhält. Die geringeren Zahlen der Sklaven in den Jahren 1850 sind fast allein auf Rechnung der Zunahme von New-Orleans und der anderen Städte, also in letzter Instanz auf Rechnung der Eisenbahn zu schreiben.

Bei allen Schwankungen der Bevölkerungszunahme sehen wir alle Klassen im Verhältniss gegen die frühesten Jahrzehnte allmählich abnehmen. Die freien Schwarzen, die in den ersten drei Decennien eine sichtlich zunehmende Tendenz zeigen, gehen in den beiden letzten plötzlich einer nicht unbedeutenden Verminderung entgegen, was wohl auch hier politischen Ursachen zuzuschreiben ist. Nur die Städte sind in dieser der Eisenbahnaera in nicht unbedeutendem Zunehmen begriffen. Aber wie im ganzen Staate nur kleine Bahnen gebaut sind, und keine grossen Durchgangsrouten, so springen auch mehrere kleine Städte auf; aber ausser New-Orleans erhebt sich keine zu einer grösseren Volkszahl, obwohl deren procentische Zunahme mit wenigen Ausnahmen bedeutend über die Norm von 34,60 pCt. steigt.

In den oben gegebenen Mittheilungen hat Hodges den Vergleich zwischen New-Orleans und New-York angeregt. Wie wenig oder wie viel auch die Handelsgrösse und der Reichthum beider Städte verschieden seien, wie sehr oder wie wenig es gerechtfertigt sein mag, New-Orleans eine gleich grosse, oder selbst grössere Zukunft zu prophezeien, das ist wenigstens gewiss: ein Vergleich der culturgeschichtlichen Entwicklung beider Städte, so weit diese von den lebendigen Faktoren der Menschenkraft, von Fleiss, von Unternehmungsgeist, von Geschicklichkeit, von Energie, von Ausdauer im wirthschaftlichen Leben und von der politischen Tüchtigkeit und Befähigung zur Selbstregierung und Selbstverwaltung abhängt, wird bedeutend zu Gunsten von New-York ausfallen. — Dort wie hier dankt die Stadt ihre Grösse der günstigen Lage am Meere und an der Ausmündung grosser Wasserstrassen, die aus dem Innern des Landes führen. Aber New-Orleans hatte diese Wasserstrasse, den Mississippi, dies wandelnde Meer der Union, als Geschenk der Natur. New-York

hat mit frühzeitiger Energie und Ausdauer und mit Hülfe enormer Capitalien den Eriecanal gebaut und damit das grosse Seegebiet, das Mississippithal und deren grossen Produktenhandel erobert. — Dort wie hier hatte die Stadt das Monopol des grossen Binnenhandels für Jahrzehnte; dort wie hier traten in den Nachbarstaaten Rivalenstädte auf die versuchten, einen Theil dieser grossen Güterbewegung nach ihren Centren zu leiten. In New-Orleans schlief aller Unternehmungsgeist; man verliess sich auf das Monopol der Natur, auf den Goldonkel Mississippi, der die Reichthümer herbeiführt; man misstraute den Eisenbahnen und baute nur wenig Canäle. In New-York regte der Wetteifer der Nachbarstädte im Erobern den Wetteifer im Erhalten des Gewonnenen an. Mit ungeheuren Kosten wurden der Eriecanal und der Champlaincanal erweitert; ein grosses vielverzweigtes Eisenbahnsystem wurde, wie ein Riesennetz, bis nach dem fernen Westen ausgelegt und New-York hat trotz mancher siegreichen Concurrenz der atlantischen Küstenstädte seinen Welthandel und seine Superiorität im westlichen Produktenhandel nicht blos erhalten, sondern ist von Jahr zu Jahr handelsmächtiger und reicher geworden.

Es sind allerdings in New-Orleans von Anfang an andere Volkselemente gewesen, viel romanisches Blut, Creolen aus indianisch spanischem Mischblut; dann kommt dazu die grössere climatische Trägheit des Südens, die kurze Geschäftszeit und andere Momente; aber bei dem conformen Leben in allen Staaten der Union und dem Vorherrschen der anglosächsischen Gesellschaft sind diese Nachtheile doch mit der Zeit ausgeglichen, oder werden durch die natürlichen Vortheile des Mississippi aufgewogen. Die wichtigste Ursache der Superiorität von New-York im Verhältniss zu New-Orleans, das den grossen Produktenhandel des Mississippithales früher inne hatte, als jenes, das in manchem wenn auch nicht im gleichen Jahrzehnt eine ebenso hohe Bevölkerungszahl aufweist, liegt in der verschiedenen, im Staate herrschenden Produktionsweise, dort der freien Arbeit, hier der Sklaverei. Was aber die Zukunft von New-Orleans betrifft, so kann unter der Herrschaft der freien Arbeit bei dem unendlich höheren Reichthum des Bodens und nach Erbauung grosser Eisenbahn-Durchgangslinien und der besseren Regulirung und Eindeichung des Mississippi wohl der Tag kommen, wo der Reich-

thum und die Bevölkerungszahl von New-Orleans um so viel höher steigen, wie die von New-York, als jetzt New-Orleans in dieser Beziehung unter New-York steht.

Ackerbau.

			1850.	1860.
Land in Ackergütern	Zahl der Acker		4,989,043.	9,500,780.
	Werth	Doll.	75,814,398.	215,565,421.
Nutzthiere. Werth des Bestandes		-	11,152,275.	24,751,822.
Schlachtvieh. Werth		-	1,458,990.	2,083,736.
Butter		B-Pfd.	683,069.	1,440,943.
Käse		-	1,957.	5,494.
Wolle		-	109,897.	296,187.
Wachs und Honig		-	96,701.	95,518.
Weizen		Bushel.	417.	29,283.
Roggen		-	475.	12,789.
Wälschkorn		-	10,266,373.	16,205,856.
Hafer		-	89,637.	65,845.
Gerste		-	—	144.
Buchweizen		-	3.	160.
Reis		B.-Pfd.	4,425,349.	6,455,017.
Taback		B.-Pfd.	26,878.	40,610.
Baumwolle		Ballen.	178,737.	722,218.
Hopfen		B.-Pfd.	125.	8.
Zucker		Hogsheads.	226,001.	297,816.
Syrup		Gallonen.	10,931,177.	14,535,157.
Erbsen und Bohnen		Bushel.	161,732.	430,410.
Irländische Kartoffeln		-	95,632.	332,725.
Süsse Kartoffeln		-	1,428,453.	2,070,901.
Wein		Gallonen.	15.	5,030.
Heu		Tonnen.	25,752.	49,999.
Ahornsyrup		Gallonen.	—	66,470.
Obst		Doll.	22,359.	110,923.
Gartenfrüchte		-	148,329.	390,742.
Häusliche Manufakturen		-	139,232.	503,124.

Allgemeine Industrie.

		1850.	1860.
Gesammtwerth der Produkte	Doll.	6,779,418.	15,500,000.
Stiefel und Schuhe	-	406,825.	1,391,120.
Bretter	-	1,129,677.	1,018,554.
Gusseisen	-	312,500.	525,800.
Baumwollgüter	Doll.	—	509,700.
Dampfmaschinen u. s. w.	-	—	318,400.

		1850.	1860.
Licht und Seife	Doll.	175,090.	156,310.
Ackerbaugeräth	-	25,610.	86,008.
Leder	-	78,085.	47,000.
Mehlarten	-	93,939.	11,694.

Durchschnittlicher jährlicher Handel- und Schifffahrtsverkehr in Perioden von zehn Jahren.

Jahre.	Werth der Exporte.			Werth der Importe.	Clarirte Tonnenzahl.		
	Heimische.	Fremde.	Gesammte.		Amerik.	Fremde.	Ges.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.			
1821—1830	9,214,425	1,323,291	10,537,716	4,968,322	69,215	27,766	86,981
1831—1840	25,594,309	2,055,842	28,650,151	12,090,308	143,813	56,709	200,720
1841—1850	32,877,239	908,116	33,785,355	8,827,884	256,801	123,533	380,334
1851—1860	75,534,610	443,949	75,978,559	16,797,253	513,894	160,408	674,302

Hier, wie in dem gleichgearteten Staate Mississippi, tritt uns sofort die bedeutende und enorm zunehmende Produktion der südlichen Stapelprodukte, dagegen eine ganz geringe Menge der übrigen Ackerbauprodukte entgegen; doch zeigt die rasche Zunahme der letzteren, die grössere Produktion von Schlachtvieh, Butter, Erbsen und Bohnen, Kartoffeln u. s. w. den steigenden Bedarf der zunehmenden Städte an, da die Sklaven meist von Zuckerrohr und Wälschkorn leben. Entsprechend ist die überwiegende Anzahl der Schwarzen diesen Verhältnissen gegenüber. Die allgemeine Industrie ist wesentlich eine solche, wie sie in kleineren Städten zuerst aufblüht. Der Handel und die Schifffahrt dagegen, die hier wohl ganz auf New-Orleans fallen werden, zeigen grossartige und rasch steigende Dimensionen. Während das Land von Louisiana ausschliesslich mit der Produktion der südlichen Stapelprodukte mit Sklavenarbeit, New-Orleans vorherrschend mit dem grossen Handel beschäftigt war, so hat doch auch hier die Eisenbahnaera in dem Aufspringen neuer Städte und dem zunehmenden Wachsthum aller, wie in der Entstehung städtischer Industrie deutliche Spuren sichtbar gemacht.

Gesammtresultate.

Wenn wir, von unserer statistischen Wanderung durch die einzelnen Staaten zu dem Anfang unserer Betrachtungen zurückkehren, so werden wir finden, dass wir als Ausbeute dieser Reise auch einen reichen Schatz volkswirthschaftlicher Beobachtungen mit heimgebracht haben. In dem Bestreben, zu untersuchen, welche Einwirkung eine grosse Aenderung des menschlichen Verkehrs auf die Bewegungsgesetze hervorgebracht haben, sind wir mit anderen Faktoren gleicher Wirkung zusammengetroffen. Wir haben vorausgesetzt, dass die Grösse der Zunahme, oder Abnahme der Bevölkerung eines Landes in gleichem Verhältniss zur Blüthe oder zum Sinken ihres ganzen Haushaltes, ihrer ganzen Cultur stehe, ganz entgegengesetzt gegen alle früheren Theorien der Uebervölkerung. Es herrscht hier im Grossen und Ganzen ein vegetatives Gesetz, ein Resultat der Quantität, aber immer ist es doch eine höhere Quantität der höchsten organischen Wesen, der Menschen. Auf den ersten Blick mag es wie ein verbindungsloser Gedanke erscheinen, dass ein Werkzeug, eine Lokomotive, eine Eisenhahn, eine grosse revolutionirende Wirkung auf das Leben der Menschen haben, ja dass es die Kraft und die Grösse ihrer Vermehrung, dass es die Art ihrer Vertheilung in Stadt und Land alteriren solle. Doch dies ist es nicht allein; es ändert auch ihre Beschäftigungen, es erhöht auch ihre Cultur; es schafft andere Qualitäten. Wir haben aber gerade hierin das belebende Mittelglied gefunden. Weil eben die Vermehrung der Bevölkerung von der Vermehrung der Produktion, und die Art ihrer Vertheilung von der Art der Produktion, von dem Grad der Arbeitstheilung abhängig ist, die

Produktion aber wieder vom Werkzeug, dem kleinen wie dem grossen, so muss dieses schliesslich auf die Bevölkerungsgesetze wirken, und die Wirkung muss um so grösser sein, je mächtiger das Werkzeug, als grosser Faktor des Verkehrs, alle Arten der Produktion in seinen Bereich zieht, oder besondere Kreise derselben vorherrschend begünstigt. Als Voraussetzung steht immer die schaffende Menschheit mit tausend schlummernden Kräften, die durch Verbindung ihrer Glieder, der Individuen, geweckt werden. An sich aber sollten wir bei Betrachtung von Bevölkerungszahlen nicht immer blos an die Quantität denken, sondern an ihre Beziehung zur Qualität, zur Cultur. Wir haben bei unseren Betrachtungen immer mit grossen, riesenhaften Quantitäten zu rechnen. Der deutsche philosophische Geist mag die Quantität an sich gering achten, und die Qualität betonen; aber er hat auch mit Hegel begriffen, „dass die Quantität die Qualität verändere“, er lernt aus der organischen Chemie, dass in der Wechselbeziehung der Qualität zum Modus der Quantität ein tiefes inneres Gesetz der Natur liege. Auf unserem Gebiete ist dies in noch höherem Maasse der Fall. Die Quantitäten von Bevölkerung, die Quantitäten von Länderstrecken schliessen reiche und tausendfach verschiedene Qualitäten in sich; je grösser die Quantität, desto reicher die Mannigfaltigkeit der letzteren. Eine Million von Menschen ist eine Million der allerverschiedensten Kräftesummen. Werden diese nach dem in den Vereinigten Staaten sich ergebenden Gesetz durch ein Tausend Eisenhahnmeilen in raschere und billigere Verbindung gesetzt, so müssen bei diesen Conduktoren, gleich elektrischen Strömungen, die reichsten und mannigfaltigsten Austausche und neuen Produktionen auftreten, welche einerseits zur Erhaltung der Bevölkerung dienen, andererseits ihr rasches Anwachsen zu neuen Generationen fördern. Dazu kommt die climatische und erdige Verschiedenheit der verbundenen Länderstrecken; auch diese bedingt es, dass ein mannigfaltiges Leben des Verkehrs angeregt, und wirksame Kräfte in weiten Entfernungen erweckt und verbunden werden. Alles dies ist im Verhältniss als Resultat von Qualitätsäusserungen ebenso der Fall, wo für 1000 Seelen Eine Meile Eisenbahn gebaut wird. Aber werden die Endresultate dieselben Qualitäten, ja nur dieselben proportionalen Quantitäten zeigen, wie diejenigen die aus dem Zusammenwirken von 1,000,000 Bevölkerung und 1000 Meilen Eisenbahn entspringen? Gewiss nicht. Denn die

grössere Quantität schliesst nicht blos ein Mehr von Seelen, sondern auch ein Mehr von mannigfaltigen und damit neuen Kräften in sich, ergiebt also als Endresultat und Produkt ein reicheres Spiel von Kräften und als Resultate grösserer Quantitäten, neue und andere Qualitäten, als die geringeren Quantitäten gleicher Gattung ergeben konnten. Also die Quantität verändert die Qualität. Und hierin liegt das Geheimniss des wunderbaren Wachsthums der Vereinigten Staaten, wo die Menschenkräfte durch keine Verkehrsschranken zurückgehalten, frei und ungehindert im ungeheuren Raume zur Wirkung kommen.

Wir haben aber bei unserer statistischen Untersuchung noch andere Faktoren der Bevölkerungsvermehrung kennen gelernt. Der mächtigste darunter ist die Constituirung eines wilden Landes als Territorium, als Staat. Die staatliche Gestaltung die Rechtssicherheit der Person und des Eigenthums, die staatliche und volkswirthschaftliche Verbindung mit alten Culturstaaten ist die erste Bedingung der Produktion. Wo diese Stätte einer neuen Produktion aber bereitet ist, werden nicht blos die zufällig Angesiedelten reicher produciren und sich rascher vermehren, sondern es wird sich der Ueberfluss der producirenden Kräfte der alten Culturstaaten, es wird sich die Schaar aller Unzufriedenen, die aus politischen, religiösen oder wirthschaftlichen Gründen die alte Heimath verlassen, dort ansammeln. Dies geschah in den Vereinigten Staaten im Maassstabe ganzer Völkerwanderungen früher in den ersten dreizehn Staaten von Europa aus, später von der Ostküste der Union nach dem grossen weiten Westen. Daher finden wir überall bei den alten Staaten im letzten Decennium des vorigen Jahrhunderts und im ersten des jetzigen, hohe Prozentzahlen der Vermehrung und dies betrifft selbst die Städte, aber natürlich nur die wenigen vorhandenen. In den westlichen Staaten dagegen tritt diese Vermehrung je nach ihrer Jugend oder ihrem Alter mit den späteren Decennien ein.

Als ein anderer mächtiger Faktor der Besiedlung und der Volksvermehrung erweist sich im Mississippigebiete die Eindeichung des mächtigen Stromes, weil diese allein sichere Wohnsitze und Tausende von Ackern reichen fruchtbaren Bodens bedingt. Wirkte dieser Faktor aber mehr auf zerstreute Ansiedlungen, so hat ein anderer, die Entdeckung der Gold- und Silberminen Californiens und der Felsengebirge von Vancouvers Island

bis zu Sonora herab, mehr den Eisenbahnen ähnlich, auf rasche Bildung von Städten gewirkt; und der Ackerbau und die Besiedlung des Landes folgte mit langsamen Schritten erst nach. Eine nicht minder bedeutende Wirkung hat gewiss ein anderes kleines Werkzeug für den Süden gehabt, die Erfindung der Cotton Gin, die Erfindung eines Schwarzen, da diese die Produktion der Baumwolle ums Doppelte und Dreifache erhöhte. Da aber diese mit unserer Eisenbahnzeit von 1830 bis 1860 zusammenfällt, so wird sich schwer entscheiden lassen, welchem Werkzeug, der Cotton Gin oder der Locomotive hier die mächtigere Wirkung auf die Vermehrung der Bevölkerung zuzuschreiben ist, und wir werden nicht irre gehn, wenn wir die höheren Prozentzahlen der Landbevölkerung und die höheren Prozentzahlen von 1830—1840 mehr der Cotton Gin, die der Städtebevölkerung und die von 1840—1850 mehr den Eisenbahnen zuschreiben.

Ein unserer speziellen Aufgabe näher liegender Faktor, den wir gebührend berücksichtigt und seine Wirkungen aufzuspüren versucht haben, sind die Canäle. Die Wirkung desselben auf die Bevölkerungsgesetze und ähnlich, wie bei den Eisenbahnen, auf die Städtebevölkerung dürfte sich im Jahrzehnt von 1830 bis 1840 mit der Eisenbahn kreuzen, und in der Weise combiniren, dass in diesem Jahrzehnt die volle Wirkung der Canalbauten und die beginnende der Eisenbahnen zugleich zu Tage tritt. —

Als Eisenbahnzeit im weiteren Sinne haben wir die Zeit von 1830—1860 betrachtet. Diese Zeit culminirt im Jahrzehnt von 1840—1850, wo die mächtigste Wirkung der Eisenbahnen auf die Zahl und die Volksvermehrung der Städte ersichtlich ist. Leider haben wir für dies Jahrzehnt und die vorhergehenden keine oder nur eine gelegentliche Statistik der Industrie. Den einzigen Anhaltspunkt für eine Beurtheilung derselben können wir nur im Export der heimischen Produkte finden. Dieser stellt sich nun, wie wir sehen werden von 1790 an bis 1830 als langsam zunehmend dar. Von da ab steigt er um das Doppelte bis 1840, und von da bis 1860 wird er wieder langsamer. Die Steigerung des Exportes der heimischen Manufakturen von 1840 bis 1850 ist weit bedeutender. Während der Gesammt-Export der heimischen Produkte der Vereinigten Staaten von 1840 bis 1850 von Doll. 113,895,634 bis auf Doll. 136,189,274 stieg, so stieg unter diesen Produkten der Export der Manufakturen von

1840—1850 von Doll. 9,873,462 bis auf Doll. 15,196,451. Bedenken wir nun, dass die Hauptsumme der Produkte in neuentstehenden Manufaktoreien eines Landes, wie die Vereinigten Staaten, zunächst immer auf den inneren Markt abfliessen, und für den heimischen Consum bestimmt sind, so sind wir berechtigt anzunehmen, dass in dem Decennium von 1840—1850 eine so bedeutende Steigerung der städtischen Produktion stattgefunden hat, dass sie die ungeheure Vermehrung der Städtebevölkerung dieses Jahrzehnts hinreichend erklärt. Doch wir sind hiermit in die Schlussaufgabe unserer Arbeit, die Verhältnisse der Bevölkerungszunahme für die gesammten Vereinigten Staaten zu betrachten, schon mitten hineingetreten.

Wir können hier nur die grosse Statistik der Bevölkerung geben, und sie mit der Zahl der Eisenbahnmeilen, die in jedem Jahrzehnt gebaut wurden, vergleichen. Wollten wir diese Verhältnisse mit der Industrie, mit dem Charakter und Vertheilung derselben auf das grosse Gebiet der Union, mit der Natur und den einzelnen Gruppen der Handelsbewegung, der Schifffahrt, ebenso wie der Baumwollproduktion und ihres Handels, der Mineralproduktion u. s. w. vergleichen; wollten wir andererseits das Verhältniss der Einwanderung, der gezwungenen schwarzen, wie der freiwilligen weissen und andre Faktoren der Bevölkerung zu dem Bewegungsgesetze derselben erörtern, so erforderte dies ein neues eigenes Werk. Es wird von der Antheilnahme des Publikums an diesem unseren Buche abhängig sein, ob wir dies Werk, wozu uns die reichsten Materialien zur Hand liegen, unternehmen können oder nicht.

Die Vereinigten Staaten, zwischen den nördlichen Breitengraden 24° 20′ — 49° 00′ und den Längengraden 66° 48′ — 124° 32′ gelegen, umfassen ein Areal von 3,001,002 Quadratmeilen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Bewegung der Bevölkerung nach Jahrzehnten.

	1790	1800	1810	1820	1830	1840	1850	1860
Gesammtbevölkerung . .	3,929,827	5,305,025	7,239,814	9,638,131	12,866,020	17,069,453	23,191,876	31,443,322
Landdistrikte	3,709,999	4,917,169	6,614,678	8,816,831	11,571,002	15,034,977	19,437,898	25,695,242
Städtebevölkerung	219,828	388,756	625,136	821,300	1,295,018	2,034,476	3,753,978	5,748,080

Procentzahlen der Bevölkerungszunahme nach Jahrzehnten.

	1790 bis 1800	1800 bis 1810	1810 bis 1820	1820 bis 1830	1830 bis 1840	1840 bis 1850	1850 bis 1860
Gesammtbevölkerung	+ 35,01	+ 36,45	+ 33,13	+ 33,49	+ 32,67	+ 35,87	+ 35,59
Landdistrikte	+ 32,54	+ 34,52	+ 33,30	+ 31,23	+ 29,93	+ 29,33	+ 32,20
Städtebevölkerung	+ 76,84	+ 60,80	+ 31,22	+ 57,68	+ 57,10	+ 84,51	+ 53,12

Meilenzahl der Eisenbahnen nach Jahrzehnten.

1830. (1828 waren 3 Meilen gebaut.)	1840.	1850.	1860.
41 Meil.	2,197 Meil.	8,590 Meil.	30,794 Meil.

Diese Statistik der gesammten Vereinigten Staaten spiegelt in schöner Weise die Bewegungsgesetze der Bevölkerung wieder, wie sie vorzüglich von zwei grossen Faktoren beeinflusst erscheinen, und eine Wellenbewegung zeigen, wie die grosse Woge des atlantischen Oceans. Es ist die Staatsbildung und es sind die grossen Verkehrswerkzeuge: die Canäle und die Eisenbahnen, die hier die entscheidende Rolle spielen. Vergessen wir nicht, dass es sich hier um das gesammte Gebiet der Union, also um grosse Resultate handelt, bei denen einzelne lokale Faktoren entweder ausgeschlossen sind, oder sich gegenseitig aufheben. So, um nur Eins zu erwähnen, könnte man die rasche Zunahme der Vereinigten Staaten in den ersten Decennien der Statistik auf Kosten der Einwanderung schreiben. Es ist aber bekannt, dass gerade diese Einwanderung, in diesen neuen uncultivirten Ländern, des wechselnden aufreibenden Klimas, der harten Arbeit nicht gewohnt, zum grössten Theile zu Grunde geht; ja es ist noch neuerdings in New-York statistisch nachgewiesen worden, dass die Sterblichkeit unter den Kindern der Eingewanderten in der Stadt so ungeheuer ist, dass die Eingewanderten effectiv aussterben würden, wären und blieben sie, sich allein überlassen, die einzige Bevölkerung; sie bilden also ein verschwindendes Moment. Die Schicksale der Auswanderung, das Leben und das Clima der Vereinigten Staaten, die Nothstände der ersten Existenzgründung sind wie ein spartanisches Bad, aus dem nur die kräftigsten oder die zähesten Naturen heil hervorgehen. Was bedeutet aber dieser Zuwachs selbst numerisch? Wir haben im Jahre 1820 eine Bevölkerung von 9,638,131 Seelen. Bis zu dieser Zeit von 1790 an wird die fremde Einwanderung auf 230,000 geschätzt (Fisher) und die Importirung von Schwarzen auf 30,000 bis 40,000 (Macpherson Annals of Commerce). Nehmen wir also eine runde Summe freiwilliger und gezwungener Einwanderung von 270,000 bis zum Jahre 1820, so wird dies die Bewegung der Bevölkerungszunahme bei einem Anwachsen von 3,929,827 auf 9,638,131 nur wenig alteriren.

Was uns bei einem Blick auf die obigen Tabellen sofort in die Augen fallen wird, ist die ziemlich gleichmässige Zunahme der Bevölkerung in so verschiedenen Zeiten und Culturzuständen, unter so verschiedenen gewaltigen Einflüssen der Zerstörung und des Wachsthums, des Krieges und des Friedens, der zerstörenden Gewalten der Natur, des Climas und des Bodens, der Stürme und der Epidemien, des schutzlosen Lebens in der Wildniss, und der gesicherten Existenz in wohlangebauten Städten und Ansiedlungen. Unerschüttert bleibt die Zunahme der Bevölkerung in durchschnittlicher Prozentzahl von 34,60 pCt. für das Jahrzehnt. Es fällt uns unwillkürlich der Zorn des Zerstörers bei, wie ihn Goethe im Mephisto typisch wiedergegeben:

Und dem verdammten Zeug, der Thier- und Menschenbrut,
Dem ist nun gar nichts anzuhaben.
Wie viele hab ich schon begraben,
Und immer circulirt ein neues frisches Blut.

Wir haben schon im Anfang unseres Werkes (S. 59) darauf aufmerksam gemacht, dass diese Prozentzahl der Vermehrung von der von Malthus aufgestellten, nämlich 40 pCt., oder Verdoppelung der Bevölkerung in 25 Jahren, um 5,40 pCt. differirt, und müssen unsere Zahl ihm gegenüber aufrecht erhalten, da sie auf den Census der gesammten Union von 7 Jahrzehnten basirt ist.

Aber eben bei dieser grossen umfassenden Rechnung ist es für unsere Frage von hoher Bedeutung, dass mit der Blüthe der Eisenbahnzeit von 1840—1860 und näher von 1840—1850 die höchste Zunahme der Bevölkerung eintritt: 35,87 pCt. und 35,59 pCt., die nur von der Zeit der lebendigsten Staatenbildung 1800 bis 1810 übertroffen wird.

Es ist nun die Frage, ob wir diese höhere Zunahme den grossen Faktoren des Canal- und des Eisenbahnbaues zuschreiben dürfen. Es wäre hier nur ein Faktor, der damit concurriren könnte, und das ist die Einwanderung. Es ist aber leicht zu zeigen, dass diese trotz ihres ungeheuren Anwachsens in den letzten Jahrzehnten nur ein verschwindendes Moment bildet. Die Einwanderung betrug von 1790—1840 nicht mehr als 980,949 Seelen. Nun sehen wir von 1790—1800, während welcher Zeit sie nur auf 50,000 geschätzt wird, die höchste Zunahme der Bevölkerung 36,45 pCt., dann aber von 1800—1810, wo sie sich um 70,000 und von 1810—1820, wo sie sich um 110,000 vermehrt,

geringere Zunahme der Gesammtbevölkerung 33,13 pCt. und 33,49 pCt. Es tritt hier sogar offenbar die sinkende Tendenz, die wir in allen Staaten beobachtet haben, ein, die sich erst wieder mit der Eisenbahnzeit hebt. Sehen wir aber nun zu, wie hoch sich die Einwanderung von 1840—1850 stellt, so ist diese nicht höher als 1,713,251 und kann also bei einem Steigen von 17,069,453 auf 123,91,876 um 35,87 pCt. nur einen verschwindenden Einfluss haben. Wäre die Einwanderung aber hier von Belang, so müsste sie vielmehr von 1850—1860 zur Geltung kommen. Denn in diesem Jahrzehnt betrug sie 2,598,214 Seelen; und trotzdem sehen wir eine geringere prozentische Zunahme, nämlich 35,59 pCt., als im vorigen Jahrzehnt, wo sie 35,87 betrug. Aber auch für sich würden 2,598,214 so hohe Zunahmen, wie von 23,191,876 auf 31,443,322 nicht erklären. Es ist also klar, dass wir diesen Faktor ganz bei Seite lassen müssen, und die höhere prozentische Zunahme in diesem Jahrzehnt nur dem Einfluss der Eisenbahnen zuschreiben können. Wenn es sich nun aber zeigt, dass diese nicht auf Rechnung der Zunahme der Landdistrikte, sondern fast ausschliesslich auf die der Städte kommt, so haben wir als Resultat dieser Betrachtung die Erscheinung zu konstatiren, dass *die höhere Bevölkerungsvermehrung der Städte in Folge der Eisenbahnen nicht blos ein Vertheilungsmoment zwischen Stadt und Land bildet, sondern in seiner grossen Gesammtwirkung selbst die Totalsumme der Bevölkerung des ganzen grossen Landes steigert.* Und zwar nähert sich diese Steigerung der höchsten vorhergehenden von 1800—1810, der Zeit der *Staatenbildung.* Dies Resultat ist um so wichtiger, als in dieser Rechnung Tausende von Quadratmeilen städtearmer und eisenbahnloser Territorien mit inbegriffen sind. Setzen wir hohe Zunahme der Bevölkerung gleich hoher Culturentwicklung, so ist der fruchtbare Einfluss der Eisenbahnen auf die letztere hier zugleich in Zahlen ausgedrückt.

Die Bewegung der prozentischen Zunahme der Städtebevölkerung drückt ganz andere Werthe aus, als in den Zahlen direct gegeben sind, und erzählt eine andere Geschichte, als die der Gesammtbevölkerung. Dass in den ersten Jahrzehnten, in denen der Staatenbildung, so hohe Prozente der Städtevermehrung vorkommen, hat nur die parallele Bedeutung, die mit der Zunahme der Gesammtbevölkerung in Folge der Vortheile staatlicher Con-

stituirung gegeben ist. An sich aber müssen wir darauf aufmerksam machen, dass die Prozentzahlen sich zwischen kleinen Summen fortbewegen; das heisst, dass eben in jenen Zeiten in allen Staaten nur wenig Städte vorhanden waren, und dass diese natürlich bei der allgemeinen Volkszunahme rasch wachsen mussten; zumal da in vielen namentlich den östlichen Staaten die Besiedlung des Landes von alten grossen See-Handelsplätzen ausging. Dass dies der Fall ist, zeigt sich an dem raschen Sinken der Zunahme, selbst noch bei steigender Zunahme der allgemeinen Bevölkerung, bei einem Sinken des Wachsthums von 76,84 pCt. auf 60,80 pCt. bis auf 31,22 pCt. In dem raschen Steigen (1820—1830) von 31,22 pCt. auf 57,10 pCt. ist schon die Wirkung der in jenem Jahrzehnt beginnenden grossen Canalbauten gegeben, und in den hohen Prozenten von 84,51 pCt. und 53,12 pCt. die Wirkung der Eisenbahnen. Ein Blick auf unsere Tabellen für die Städte der einzelnen Staaten wird dem entsprechend auch die zahlreiche Städtebildung in jenen Jahrzehnten aufweisen. Ebenso kann man hier das gewahren, worauf wir schon früher aufmerksam gemacht haben, dass die erste Wirkung einer gewissen Summe von Eisenbahnen, also hier 8,590 Meilen bedeutender sein muss, als die spätere einer noch grösseren Summe von 30,794 Meilen. Denn diese erste Summe ruft eben den grossen Process der feineren Arbeitstheilung und mit demselben die concentrische und centripetale Strömung der Landbevölkerung nach den Städten hervor, schafft neue Fabriken und neue Handelsplätze und neue Städte. Diese Strömung wird aber an der gegebenen Bevölkerung des Landes ihre Grenze haben. Weitere Eisenbahnbauten werden gewiss dieselbe Strömung fortsetzen und dem Wachsthum der Städte günstig bleiben; sie werden aber nicht mehr die volle Wirkung der ersten, in sozialer Beziehung revolutionirenden grossen Verkehrsvervollkommnung haben; und dieser Unterschied ist deutlich in den Zahlen 84,51 und 53,12 pCt. ausgedrückt. Die letztere Zahl zeigt noch immer eine bedeutende Zunahme der schon enorm angewachsenen Städtebevölkerung an, kann aber nur als fortlaufende Bewegung nach dem ersten Stoss, der ins vorhergehende Jahrzehnt fällt, angesehen werden.

Allerdings dürfen wir auch hier nicht vergessen, worauf wir schon früher aufmerksam gemacht haben, dass im Jahrzehnt von 1840—1850 die hohe Woge der Volkszunahme in den Städten

um 84,51 pCt. auch von den gleichzeitigen Einflüssen der Canalbauten, der damit vermehrten Dampfschifffahrt auf Flüssen und See'n u. s. w. höher geschwellt wird. Es tritt uns also hier eine Städtevermehrung entgegen, die als Höhepunkt der Bewegung von vielen günstigen Faktoren anzusehen ist, die aber deshalb nachher nicht in denselben Prozenten zunehmen kann. Dies vorausgesetzt, ist aber die Zunahme von 1850—1860 immer noch als höchst bedeutend anzusehen, und entspricht vollkommen der Zunahme des grossen Verkehrsinstrumentes der Eisenbahnen um 22,204 Meilen.

Wollen wir die Resultate unserer Untersuchung kurz zusammen fassen, so lassen sie sich in folgender Darstellung concentriren.

Das Gesetz der Bevölkerung, in Rücksicht auf deren langsamere oder raschere Zunahme und der Art ihrer Vertheilung auf Stadt und Land, ist wesentlich und einzig abhängig von der Produktion. Die Bevölkerung kann nicht höher steigen, als es die zu ihrer Erhaltung nöthige Produktion, als Triebkraft der Steigerung zulässt. Alle Faktoren, welche die Produktion erhöhen, müssen daher zur Vermehrung der Bevölkerung beitragen. Je nachdem diese Faktoren eine bestimmte Art der Produktion, die der geringen, oder die der höheren und feineren Arbeitstheilung fördern, werden sie dazu beitragen entweder das Wachsthum der Landbevölkerung, oder das der Stadtbevölkerung zu vermehren.

Unter diesen Faktoren haben wir in erster Reihe die Constituirung eines Landes als selbständigen Staates in Verbindung mit alten Culturstaaten und unter deren Schutze kennen gelernt. Dieser Faktor wirkt vorherrschend auf die Vermehrung der Gesammtbevölkerung und der Landbevölkerung; die Bevölkerung der Städte wird nur in soweit vermehrt, als diese vorhanden sind; zur neuen Städtebildung trägt dieser Faktor wenig oder Nichts bei.

Als zweiten Faktor haben wir die Deichbauten an grossen Strömen wie dem Mississippi kennen gelernt. Dieser wirkt zunächst auf Vermehrung der Ackerbaubevölkerung und der Entstehung kleiner Ansiedlungen.

Ein dritter Faktor sind die Entdeckungen der Minen von Gold und andern werthvollen Metallen. Hier sehen

wir als erste Erscheinung der Besiedlung die Städtebildung, als Centralpunkte der Verarbeitung und des Verkaufs der Metalle. Die Ackerbaubevölkerung folgt in zweiter Reihe nach.

Diese drei Faktoren wirken als günstige Momente und Bedingungen der Produktion; der erste durch die Sicherung des Eigenthums und der Person und ihrer Rechte vor den Schädigungen menschlicher Gewaltthat und der zweite durch Sicherung vor einer Naturgewalt, welche den Wohnsitz und den Ackerbau gefährdet. Der dritte Faktor durch den natürlichen Reichthum von Stoffen, die nur der einfachsten Arbeit des Grabens bedürfen, um sofort als hohe Werthe auf dem Markt zu gelten.

Diese Faktoren haben wir als Nebengewinn unserer Untersuchung kennen gelernt. Unsere Hauptaufgabe war die Wirkung der Eisenbahnen, dieses grossen modernen Werkzeuges des Verkehrs, auf das Gesetz der Bevölkerung, ihrer Zunahme und ihrer Vertheilung zu untersuchen.

Aber auch hier traten verwandte Faktoren auf, die verwandte Wirkungen schon vor der Eisenbahnzeit zeigten; sie verhalten sich zu den Eisenbahnen in gewisser Beziehung, wie das Handwerkszeug zur Maschine. Das Werkzeug ist in letzter Instanz die erste Bedingung der Produktion, das natürliche der menschlichen Glieder, das künstliche, das die Kraft der Glieder erweitert, ersetzt und combinirt, und die Maschine, welche an die Stelle der Menschenkraft tritt, als krystallisirter menschlicher Gedanke, den andere Naturkräfte treiben.

Ein ähnliches Verhältniss der Steigerung tritt bei den Werkzeugen des Verkehrs ein. Bei dem Verkehr zwischen menschlichen Ansiedlungen zum Austausch der Produkte und damit zur Förderung der Produktion in einer Gegend, wo noch keine Strasse gebaut, ist die menschliche Kraft des Trägers und der Boten das einzige natürliche Werkzeug. Schon der Saumpfad lässt es zu, dafür das Thier zu gebrauchen. Die Strasse, der Schiffbau, der Canalbau setzt schon andere Werkzeuge, den Wagen und das Schiff in Bewegung. Mit der Maschine aber (zu der man in gewisser Beziehung das Segelschiff allerdings auch rechnen kann), mit der Eisenbahn und der zu ihr gehörigen Locomotive ist das grosse Werkzeug des Verkehrs, das an die Stelle von Tausenden von Menschenkräften tritt, in vollkommenster Weise gegeben.

Alle Wirkungen des Verkehrs auf die Produktion und damit

auf das Gesetz der Bevölkerung müssen hier also in ausgezeichneter mannigfaltiger Weise zu Tage treten. Wir sehen in den wildesten Gegenden die Produktion und Einheimsung der Waldprodukte, des Holzes, des Harzes, des Ahornzuckers, des Wildes durch die Verbindung derselben mit einem Markte auf dem Wege einer Eisenbahn gefördert, in zweiter Reihe den Ackerbau erweckt und gehoben. Es tritt hier zunächst als Folge Vermehrung der Landbevölkerung, Städtebildung und höherer Wachsthum der vorhandenen Städte auf. In Staaten, die halb angesiedelt, halb wild sind, wie Jowa, Wiskonsin, Kansas u. s. w. beschränkt sich die Städtebildung auf das Terrain der Eisenbahnen. Die Wirkung der Eisenbahnen auf die Produktion aller Staaten hat eine doppelte Seite, eine individualisirte und eine allgemeine. Die erstere erscheint darin, dass vorhandene Produktionen, wie sie durch climatische Ackerbauverhältnisse, geographische Lage, vorhandenes Rohmaterial, oder zufällige erste Entstehung geworden sind, durch den Bau von Eisenbahnen gesteigert werden. So die Produktion von Weizen und Vieh in den westlichen Staaten wie Illinois, Jowa u. s. w., von gepökeltem Fleisch und Wein in Ohio, von Metallen in den Felsengebirgen, von Taback in Virginien, Maryland und Kentucky, von Baumwolle in den südlichen Staaten, von Reis in den beiden Carolinas, von Schiffen in den Neuenglandstaaten, in Maryland, Wiskonsin, von Eisen in Pennsylvanien, von Baumwoll- und Ledermanufakturen in den nördlichen Staaten, von Wein, der überall in Amerika wild wächst, in allen Staaten.

Die allgemeine Seite jener Wirkungen ist diejenige, dass in allen Staaten die städtische Produktion, also diejenige Produktion, die auf höhere und feinere Arbeits-Theilung und -Combination basirt ist, gesteigert wird. Wir haben gesehen, dass dies theils durch den leichteren Bezug der Rohstoffe an Orten, wo mehr Arbeitskräfte und mehr Intelligenz zusammenwohnt, ermöglicht, theils durch die Unabhängigkeit solcher Orte von der natürlichen Lage für diesen Zweck bedingt wird. Die Eisenbahnen leisten diese Vortheile für alle Orte durch Ersparung von Zeit und Kosten für den Transport.

In Folge dieser allgemeinen Wirkung auf die Produktion sehen wir, dass alle Staaten rasch aus Ackerbaustaaten zugleich Industriestaaten werden.

Wo keine Städte waren, entstehen Städte, wo schon Städte vorhanden waren, entstehen neue.

Die grossen Städte nehmen alle bedeutend zu. Die kleineren in einzelnen Staaten, den schon entwickelteren Industriestaaten wie New-York und Massachusetts ebenfalls, und zwar in höherem Maasse, wie die Landbevölkerung. Die kleineren Städte werden aber in den meisten Staaten in ihrem Wachsthum bedeutend alterirt und revolutionirt; sie nehmen an Bevölkerung entweder wenig zu, sie nehmen ab, oder sie steigen rasch zu bedeutender Volkszahl.

Im Allgemeinen haben wir nachgewiesen, dass mit der Zunahme der Eisenbahnen ein umgekehrtes Verhältniss zwischen Land und Stadt eintritt. Während früher die Landbevölkerung bedeutend zahlreicher war, als die Stadtbevölkerung, nimmt die letztere in so bedeutend höherem Maasse zu, dass sie bei fortgesetztem Wachsthum in demselben Verhältnisse die letztere an Zahl übertreffen muss. Beispielsweise haben wir in Illinois dies Verhältniss so ausgedrückt gefunden, dass in den ersten zwei Decennien von den vier letzten, also 1820—1830, das Verhältniss der Landbevölkerung zur Stadtbevölkerung wie 1:31, in den nächsten 2 Jahrzehnten wie 1 : 7 war, dass es also von 1860—1880, wenn diese Bewegung fortdauert, wie 15 : 1 zu stehen kommt. Doch scheint dieser Process eine Einschränkung zu erleiden. Wir sehen in dem Jahrzehnt, wo die Hauptlinien der Eisenbahnen angelegt wurden, von 1840—1850 die grösste Vermehrung der Städtebevölkerung. In dem Jahrzehnt von 1850—1860 ist diese Vermehrung nicht mehr so bedeutend, ja sie sinkt für die ganze Union von 84 auf 53 pCt. der Zunahme, während sie sich selbst in der Canalzeit und beim ersten Beginn der Eisenbahnzeit, also von 1820—1840, auf 57 pCt. erhielt. Nehmen wir, wie wir mit gutem Grunde können, als Canalzeit die Jahrzehnte 1820—1830 und 1830—1840 an, in denen das Volkswachsthum der Städte erst von 31,22 früheren Datums auf 57,68 stieg und dann 57,10 pCt. betrug, und als Eisenbahnzeit die Jahrzehnte von 1830—1840, von 1840—1850 und von 1850—1860 in denen die Städtevermehrung erst von 57,10 auf 84,51 stieg, und dann 53,12 pCt. betrug, so haben wir hier für beide Faktoren, die Canäle und die Eisenbahnen, ein ähnliches Bewegungsverhältniss ihrer Wirkung auf das Vertheilungsgesetz der Bevölkerung. Die Gründe dafür haben wir entwickelt. Wir haben annehmen müssen, dass die Hauptsteigerung

der Städtevermehrung mit der Anlage dieser Werke durch die Errichtung neuer Etablissements, durch den Zuzug vom Lande bewirkt wird. Im folgenden Jahrzehnt wird dieser Zuzug geringer; und es tritt mehr die natürliche Vermehrung der Bevölkerung ein.

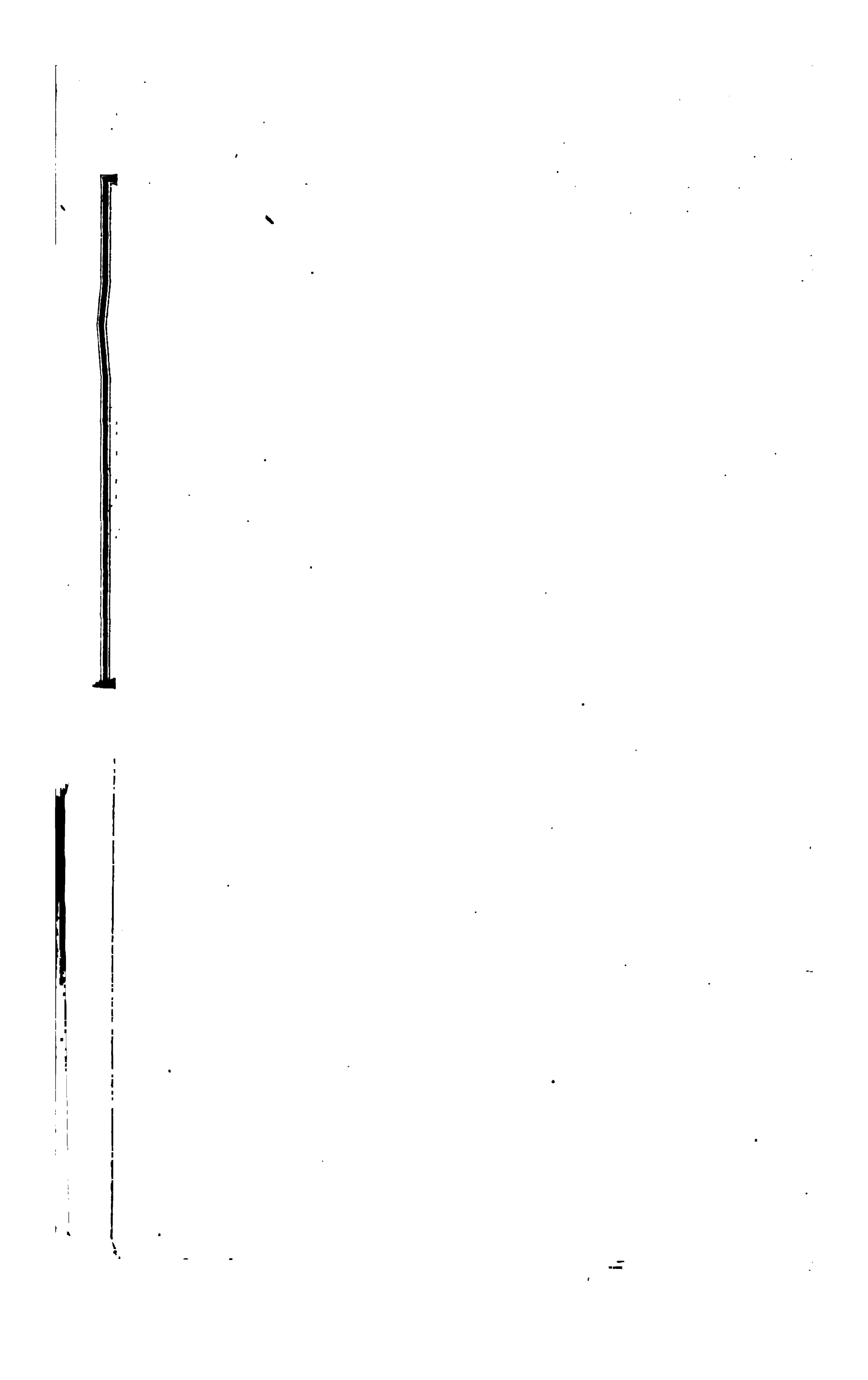
Als negative Beweise unseres Gesetzes haben wir in Staaten, wie Minnesota und Texas, und in den Staaten der Felsengebirge gesehen, dass, wo keine Eisenbahnen sind, auch nur unbedeutende Zunahme der Städte stattfindet. Nur in den eigentlichen Minendistrikten beginnt die Besiedlung des Landes mit Städtebildung, die hier von der Natur der Produktion abhängt. Es sind natürlich andere Faktoren hier überhaupt nicht ausgeschlossen. Wir wollen für die Zeit von 1820 an nur anführen, dass damals der Gebrauch der Maschinen in bedeutender Zunahme begriffen war. Es bleiben aber abgesehn von allen diesen neben her gehenden Faktoren die grossen Hauptfaktoren immer die Staatsconstituirung und der Eisenbahnbau. Ebenso mächtig wie die erstere auf die Steigerung der Gesammtbevölkerung, wirkt der letztere auf die Städtebildung und Vermehrung der Städtebevölkerung.

Ein Gesetz des Verhältnisses der Zahl der Eisenbahnmeilen zu der Zahl der Bevölkerung, wie es sich für die Vereinigten Staaten herausgestellt hat, und wie wir es gelegentlich erwähnt haben, nämlich die Erscheinung, dass immer Eine Eisenbahnmeile auf Ein Tausend Bewohner kommt, hoffen wir an anderer Stelle näher zu untersuchen.

Ueberblicken wir die Gesammtwirkung der Eisenbahnen auf die Art der Produktion und damit auf die Zunahme und die Vertheilung der Bevölkerung, nämlich das Wachsthum der Ackerbaubevölkerung in neuangesiedelten Staaten, die Neubildung von Städten, den Verfall und den Aufschwung von kleinen Städten und die reissende Zunahme der grossen Städte, so gewahren wir eine so gewaltige Revolution unseres ganzen sozialen und gesellschaftlichen Lebens, dass wir darüber erstaunen müssen, wie wenig diese bisher die Arbeit und die Gedanken der Wissenschaft beschäftigt hat. Wir sind Alle bisher in dieser Rücksicht die unbedenklichen und unbefangenen Menschen gewesen, die wie A. v. Humboldt sagt, „von Thatsachen erschüttert werden, die sie nicht begreifen.“ Es ist Zeit, dass wir in der lichten Helle des Jahrhunderts uns aus diesem Dunkel des Bewusstseins emporringen.

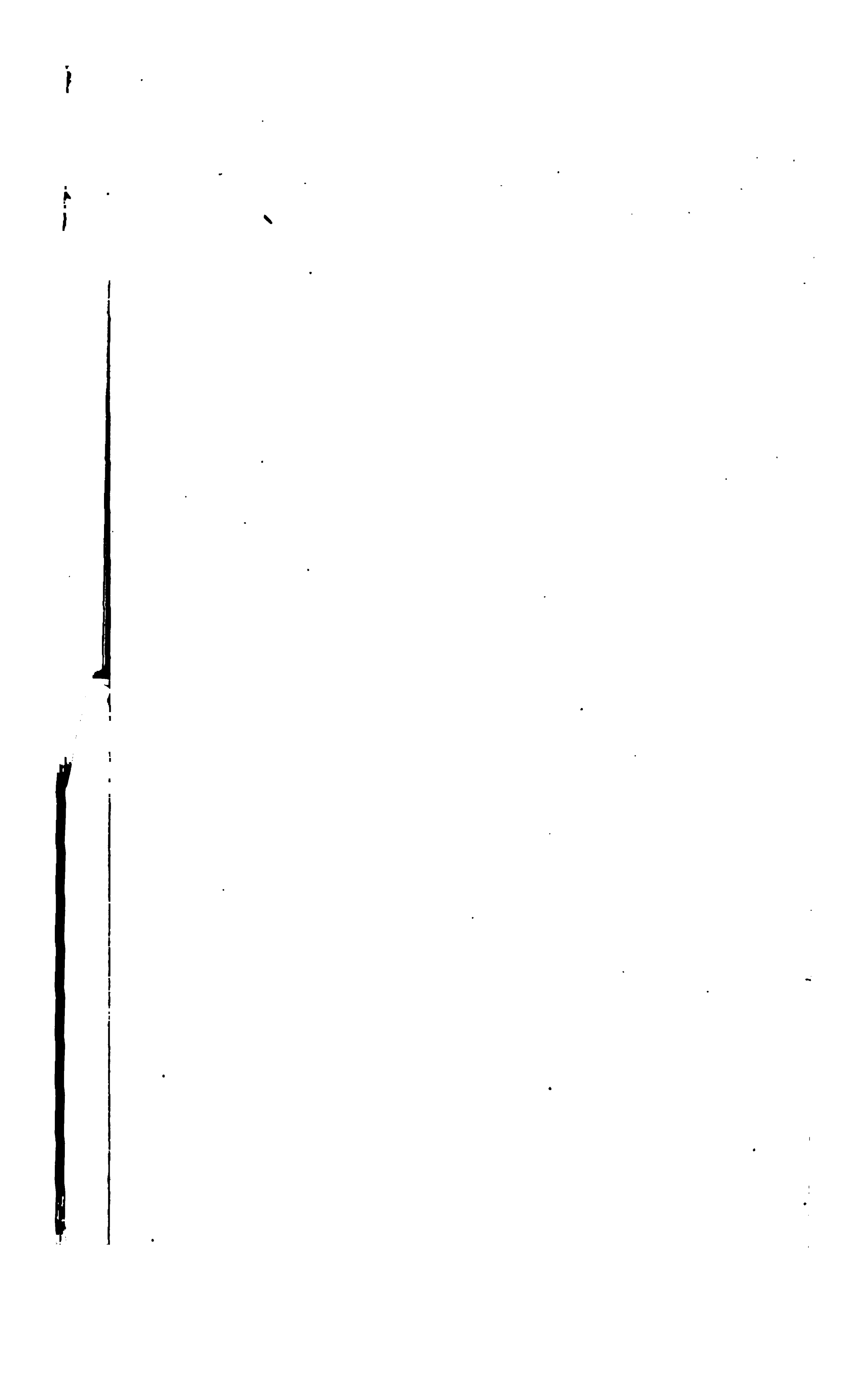
Die feindlichen Gewalten des entzweiten Menschengeschlechts, die Mächte des Krieges, die zur Wissenschaft geworden sind, haben sich dieses mächtigen Werkzeuges der Cultur bereits bemächtigt, um ihren ruchlosen Uebermuth oder die traurige Nothwendigkeit der Vertheidigung rascher zu vollenden. Für das tausendjährige Reich des Friedens aber haben die Eisenbahnen die Bedeutung einer ungeahnten Entwickelung hoher Cultur. Die Machtstellung der Städte wird in der sozialen und der staatlichen Entwickelung die entscheidende werden. Die Städte werden dem Lande an Arbeitsersparung durch Hülfsmittel der Intelligenz tausendfach zurückgeben, was sie ihm an Arbeitskräften entzogen haben. Die Städte werden in loseren Gürteln ins Land hineinwachsen. Der Unterschied der Rohheit des Landlebens und der Ueberverfeinerung und Entartung des Stadtlebens wird verschwinden durch Ausgleichen, durch Nehmen und Geben, durch tausend örtliche und geistige Berührungspunkte. So wird die intensive Cultur der Stadt durch Ausdehnung auf das Land an Kraft und Frische, die Cultur des Landes an Vertiefung und Veredlung gewinnen. Dieses neue Werden unseres sozialen und wirthschaftlichen Lebens ist bereits in voller Bewegung. Mögen wir in der alten vergangenen Zeit die Wurzeln unseres heutigen Lebens aufsuchen und achten, das Höhere liegt immer in der Zukunft. Das grosse Naturgesetz des Lebens, das selbst den Werkzeugen der Bewegung, die sich das Leben schafft, eine zauberhafte Kraft verleiht, ist nicht der nutzlose in sich zurückkehrende Kreislauf, sondern die Ausdehnung ins Unendliche, der Fortschritt und die Vervollkommnung.

Druck von G. Bernstein in Berlin.



Druck von G. Bernstein in Berlin.

Druck von G. Bernstein in Berlin.



Druck von G. Bernstein in Berlin.

